

### Inhalt dieser Ausgabe

1. Einführung	1
2. ÖFR-Diskussion in Deutschland	3
3. ÖFR-Diskussion international	6
4. Weitere Umwelt- und Finanzthemen Deutschland	7
5. Weitere Umwelt- und Finanzthemen International	9
6. Links und Publikationen	11
7. Veranstaltungen	11
8. FÖS – in eigener Sache	12

### 1. Einführung

#### *Liebe Freunde und Mitglieder des FÖS,*

nie war der Klimawandel in Deutschland so spürbar, wie in diesem Rekordsommer. Erst der heißeste Juli seit Beginn der Temperaturlaufzeichnungen und nun ungewöhnlich kalte Regenphasen im August. Das Klima ändert sich und wir sind mittendrin. Der neueste, noch unveröffentlichte UN-Report 2007 des IPCC kommt zu dramatischen Einschätzungen:

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/erde/0,1518,418165,00.html>.

Um die schlimmsten Auswirkungen auf Umwelt und Weltwirtschaft noch zu verhindern, müsste die Staatengemeinschaft ihre Treibhausgas-Emissionen schnellstmöglich um 60 bis 80 Prozent drosseln, so die internationalen Forscher übereinstimmend.

Ein wirksames Mittel dazu sind die marktwirtschaftlichen Instrumente, für die der FÖS eintritt. Auf einer großen Konferenz mit der Friedrich-Ebert-Stiftung wollen wir daher am 13. September Perspektiven nachhaltiger Finanzpolitik in Deutschland ausloten.

Nach der recht erfolgreichen Beendigung unseres Projekts zur Ökologischen Finanzreform in den neuen EU-Beitrittsstaaten und der Herstellung der Bildungsmaterialien für Schulen, haben wir nun mit einem neuen vom Umweltbundesamt geförderten Projekt begonnen. 2007 wird der FÖS die 8. Weltökosteuerkonferenz in München ausrichten. Thema ist: "Innovation, Technology and Employment Impacts of Environmental Fiscal Reforms and Other Market-Based Instruments". Wir freuen uns Sie alle bei diesem Großevent 2007 begrüßen zu können!

Viel Spaß bei der Lektüre!

Andrea Sauer und das Redaktionsteam

### *Vorreiter oder ökologisches Entwicklungsland: Umweltabgaben in der Schweiz und Europa*

[Dr. Anselm Görres, Kai Schlegelmilch, Patrick Hofstätter, Bericht über die Tagung von Pusch am 1.7.2006 in Bern] Unter Beteiligung von zwei FÖS-Vorständen diskutierten europäische und Schweizer Fachleute in der eidgenössischen Hauptstadt, die wie Berlin den Bären in Namen und Wappen trägt.

Einen spannenden Überblick der vorhandenen Instrumente nach Art und föderaler Ebene gab Rolf Iten von INFRAS, vielen Ökosteuerfreunden als Mitautor E.U. von Weizsäcker bekannt. Als erfreuliches Erfolgsbeispiel zeigte er die Entwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf, als eher schwierigen Fall einer „Zangengeburt“ die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe, deren Einführung noch in Frage steht. Konsistente Unterstützer aller ökologischen Abgaben sind die Schweizer rot-grünen Parteien (SP und Grüne), konsequente Gegner die konservative SVP von Christoph Blocher. Eine Zwischenposition nimmt die politische Mitte ein, bestehend aus Christdemokraten (CVP) und Liberalen (FDP) – ohne sie geht letztlich nichts. Für sein Fazit wählte er den Buchtitel „Die Entdeckung der Langsamkeit“. Insgesamt habe die Schweiz in Europa längst ihre frühere Vorreiterrolle verloren.

Arthur Mohr vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) war schon Referent bei der Tutzingener Tagung des FÖS im April 2005. Einem detaillierten Überblick der wichtigsten Umweltabgaben von der CO<sub>2</sub>- bis zur VOC-Abgabe (VOC – Volatile Organic Compounds = flüchtige organische Substanzen). Bei letzterer handele es sich um eine „komplexe Abgabe in einem komplexen Bereich“. Allein die Ankündigung habe bereits die Emissionen markant verringert.

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe ist zur Zeit das dominierende Thema. Vorgesehen sind 3 mal 12 CHF je Tonne CO<sub>2</sub> – der Gesamtertrag soll rund 650 Mio. Franken ausmachen. Momentan hängt die Einführung noch von den beiden Kammern des Parlamentes ab, welches den frühesten Einführungszeitpunkt per 1.1.2008 sieht. Ein Scheitern würde nach der Überzeugung aller Referenten die Glaubwürdigkeit der Schweizer Umweltpolitik massiv gefährden. Umweltabgaben haben, so Mohr, weit größere Lenkungseffekte als bloße marktbedingte Preiserhöhungen, denn nur bei Abgaben stelle sich der Markt auf die Langfristigkeit der mit ihnen verbundenen Preiseffekte ein. Eine Teilnehmerin vermutete sogar, dass die deutsche Ökosteuer deswe-

gen so viel bewirkt habe, weil die Bürger die gesamten Preissteigerungen mit der ÖSR in Verbindung brachten, obschon drei Viertel der Verteuerung von den Weltmarktpreis ausgelöst war. Wenn das zuträfe, müsste man den ÖSR-Gegner, die auch gern alle Verteuerungen der ÖSR in die Schuhe schoben, am Ende noch dankbar sein.

FÖS-Vizevorsitzender Kai Schlegelmilch gab eine umfassende Darstellung der vielen Fortschritte, die auf EU-Ebene erreicht wurden. Unter dem Strich gelang es in der Zeit von 1980 bis 2004, den Anteil der Umweltsteuern am europäischen Sozialprodukt von 5,8 auf 6,6 Prozent zu erhöhen. Mancher mag einwenden, nur ein knappes Prozent mehr, was ist das schon? Aber zum einen handelt es sich immerhin um einen Anstieg von knapp 15 Prozent, gemessen am Ausgangswert. Zum anderen ist das Drehen eines Tankers bekanntlich um so schwieriger, je größer der Tanker ist. Unter dem Strich sind diese und andere von Schlegelmilch geschilderten europäischen Entwicklungen zwar ermutigend. Aber der Wehrmutstropfen der erforderlichen Einstimmigkeit, der leider auch im EU-Verfassungsentwurf enthalten ist, verhindert zumindest einen gleichmäßigen Fortschritt auf EU-Ebene. Erst der Druck des anstehenden Beitritts der neuen Mitgliedstaaten hatte im Frühjahr 2003 zu einer politischen Einigung über die EU-Energiesteuer-Richtlinie geführt.

Der Vortrag des FÖS-Vorsitzenden Dr. Anselm Görres stellte die Größe, aber auch die prinzipielle Lösbarkeit der vor uns liegenden Aufgabe in den Vordergrund. Letztlich gehe es „nur“ darum, den „Übergang von der fossilen in die solare Badewanne“ zu bewältigen. Jede Technologie sei am Anfang teurer als in eingefahrenem Zustand – dies lasse den Wechsel derzeit schwerer erscheinen, als er auf Dauer gesehen sei. Gerade deswegen sei es wichtig, alle vorhandenen Instrumente zu kombinieren – dann, aber auch nur dann gäbe es Aussicht auf Erfolg. Aus der deutschen ÖSR, die ökonomisch und ökologisch überaus erfolgreich war, nicht aber politisch, sei zu lernen, dass erfolgreiche Umweltpolitik viel mehr Gewicht auf Kommunikation und Akzeptanz bei den Bürgern legen müsse.

Dänemark ist nicht nur das Land mit der wohl größten Vielfalt an Ökosteuern, es dürfte – neben Deutschland – auch zu den Ländern gehören, wo die wissenschaftliche Durchleuchtung der ÖSR am gründlichsten war. Zu den wichtigen Erkenntnissen gehört einmal der schrittweise Ausbau des Anteils „grüner“ Steuern am Sozialprodukt von 3,3 (1970) über 3,8 (1980) auf 4,7 Prozent und damit auf den mit Abstand höchsten

Anteil innerhalb aller EU-Staaten. Man beschäftigte sich auch mit der beliebten Frage, ob Ökosteuern die Armen stärker belasten als die Reichen. Für alle Umweltsteuern trifft dies zu, nicht aber für die im Verkehrsbereich. Die Reichen geben überproportional viel für Autofahrten aus, und zahlen deshalb, gemessen am Einkommen, auch überdurchschnittlich viele verkehrsbezogene Steuern. Da diese Steuern aber von allen Umweltsteuern den größten Anteil ausmachen, dürfte der Schluss auf eine insgesamt leicht progressive Wirkung von Umweltsteuern zulässig sein. Unter dem Strich belasten Ökosteuern die Reichen mehr als die Armen – vielleicht mit Ausnahme des allerreichsten Zehntels der Bevölkerung.

Wenn ÖSR im Kern bedeute: Tax bads not goods, dann gelte auch, dass die guten Steuern auf die schlechten Dinge wirklich gut sein müssen („but they must be good taxes“). So Chris Nicholls vom britischen Umweltministerium Defra. Mit Erfolg sei nur zu rechnen, wenn Ökosteuern mit möglichst wenig unerwünschten Nebeneffekte, geringen Verwaltungslasten, akzeptablen Verteilungswirkungen und dem Erhalt internationaler Wettbewerbsfähigkeit einhergingen. Als wichtigste Beispiele außerhalb des Verkehrssektors schilderte Nicholls die sehr wirksame Climate Change Levy, die dem UK jährlich 6,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen hilft, die Aggregates Levy (Kiesabgabe), mit deren Hilfe der Absatz von Kies seit 1988 um etwa ein Drittel reduziert werden konnte, und die Landfill Tax (Abgabe auf Deponieabfälle). Die Steuersätze wurden 1996 mit 2 bis 7 Pfund/Tonne eingeführt und sollen langfristig auf 35 Pfund steigen.

Im Verkehrssektor schilderte Nicholls mehrere Abgaben, so die Graduated VED (abgestufte jährliche Kfz-Steuer nach Emissionshöhe), die Company Car Tax (CO<sub>2</sub>-abhängige Steuer auf vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellte Geschäftsautos), die Road Fuel Duty (Mineralölsteuer), die Congestion Charge (Londoner City Maut) und eine Renewable Transport Fuel Obligation (hierbei geht es um steuerliche Anreize zugunsten von Biotreibstoffen).

Der Schweizer Regierungsvertreter Aymo Brunetti – Leiter der staatlichen Direktion Wirtschaftspolitik und ganz der Typ junger smarterer Ökonom – überraschte zunächst die anwesenden Wirtschaftsvertreter mit der Aussage, dass ökologische Ziele für Ökonomen gar nichts Fremdes und ganz im Gegenteil die Internalisierung externer Effekte für alle guten Volkswirte längst eine Selbstverständlichkeit sei. Dennoch müsse sich ein kleines Land wie die Schweiz natürlich fragen, ob es Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen wolle, wenn es sich für die Lösung globaler Umweltproble-

me engagiere. Bei Problemen nationalen Charakters sei Engagement allerdings immer sinnvoll. In der Position wurde ihm entgegengehalten, dass eine aufkommensneutrale Ökosteuer doch gerade den Vorteil habe, proaktive Umweltpolitik ohne Wettbewerbsnachteile zu ermöglichen. Angesichts der im Laufe des Tages gezeigten Ökosteuervergleiche, bei denen die Schweiz meist ziemlich am Ende der europäischen Skalen steht, räumte Brunetti selbst ein, es entstände fast schon der Eindruck, die Schweiz sei ein ökologisches Entwicklungsland.

Ganz nach dem bekannten Motto des jungen Augustinus – Lieber Gott, mach mich keusch, aber nicht gleich – plädierte Urs Näf von Economiesuisse (Schweizer BDI-Äquivalent) für ein Abwarten dessen, was sich in Montreal und anderen Konferenzen für die künftige Entwicklung des Emissionshandels an neuen Erkenntnissen und Beschlüssen ergäbe. Erst danach solle die Schweiz sich auf eine eigene Linie bei der CO<sub>2</sub>-Bekämpfung festlegen. So vermeide man die Fehler einer voreiligen Entscheidung. Wie man angesichts der im Gesamtverlauf der Tagung überaus deutlich gewordenen Zaghaftheit und Zögerlichkeit der Eidgenossenschaft noch für weiteres Abwarten plädieren kann, bleibt freilich ein Geheimnis des im Übrigen sehr sympathischen Industrievertreters. Wer handelt, macht gewiss immer Fehler – aber den größten Fehler begeht bekanntlich der, der gar nicht handelt. Augustinus scheint wirklich der internationale Schutzpatron aller Gegner beherzten Umwelthandels geworden zu sein.

## 2. ÖFR-Diskussion in Deutschland

### **Energiesteuergesetz schafft neue Subventionen und Ausnahmetatbestände**

[FÖS-Pressmitteilung vom 1.08.2006] Das am 1. August 2006 in Kraft tretende neue Energiesteuergesetz ist leider ein Lehrbeispiel dafür, wie sich – trotz zahlreicher positiver Punkte – bei Sonderregelungen immer wieder Lobbyisten auf Kosten der wirtschaftlichen und ökologischen Effizienz durchsetzen. Trotz anderslautender Beteuerungen wurde wieder einmal die Besteuerung von Kohle im privaten Heizeinsatz auf die lange Bank geschoben. Für die Seehäfen und einige Industriezweige wie die Glas- Zement- und Metallherstellung schuf man sogar völlig neue Ökosteuer-Ausnahmen.

Immerhin gibt es bei den Biokraftstoffen mit der gesetzlichen Beimischungspflicht einen großen Sprung nach vorn und bei der Besteuerung von Reinkraftstoffen einen weitgehend vertretbaren Kompromiss.

### **Unsinnige Verschiebung der Kohlesteuer auf 2010**

Mit dem Verzicht auf die ökologisch überfällige und durch die EU-Energiesteuerrichtlinie eigentlich gebotene Besteuerung von Kohle in Privathaushalten bis 2010 schafft die Große Koalition falsche Anreize, befürchtet der Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS). Die Kohlewirtschaft werbe bereits wieder dafür, Gärtnereien und private Haushalte mit Kohle zu beheizen.

„Dies verletzt nicht nur die Gleichbehandlung der Energieträger Gas, Öl und Kohle auf dem Wärme- markt, sondern ist auch ökologisch völlig unsinnig“, kritisiert Dr. Anselm Görres, Vorsitzender des FÖS die Steuerpläne. „Der vorgesehene Steuersatz für Kohle war mit 1,3 Euro pro MWh energetisch betrachtet ohnehin schon viel zu niedrig, wenn die Steuer bei Erdgas und leichtem Heizöl 5,5 bzw. 6,1 Euro pro MWh ausmacht. Wenigstens diesen kleinen Schritt hätte man wagen sollen!“

Der Verzicht auf die Kohlebesteuerung behindert die Ziele der energetischen Gebäudesanierung und der Luftreinhaltung gerade beim Hausbrand. Auch soziale Gründe seien nur vorgeschoben, da mit gleicher Logik auch einkommensschwache Haushalte mit Öl- oder Gasheizung begünstigt werden müssten. Die Steuerbefreiung für Privathaushalte zwingt den Kohlehandel, künftig nach Empfängern zu differenzieren – das erhöht Verwaltungsaufwand und Missbrauchsgefahr.

Im Gartenbau droht nach Einschätzung des FÖS durch den Verzicht auf die Kohlesteuer eine Renaissance der Kohleheizung, obwohl gerade hier ideale Bedingungen für den Einsatz von Biomasseanlagen vorlägen: Die rechtlichen Auflagen sind durch das Bauen im Außenbereich geringer, betriebseigene biogene Reststoffe können mitgenutzt werden und durch den hohen Wärmebedarf ist der Gesamtwirkungsgrad höher.

### **Absurde neue Subventionen für energieintensive Prozesse und Seehäfen**

Ebenfalls kritisiert der FÖS die neu geschaffene Steuerbefreiung für bestimmte energienintensive Prozesse und die Steuerermäßigung der Seehafenbetriebe, die völlig neue Subventionstatbestände darstellen. Diesel für Hafenfahrzeuge und -maschinen soll nur noch mit dem viel geringeren Heizölsteuersatz – 6 statt 47 Ct/l – besteuert werden. Dem Staat entgehen so Einnahmen von jährlich 25 Mio. Euro, obwohl der maritime Sektor seit Jahren überdurchschnittliche Wachstumsraten und Gewinne abwirft.

Besonders energieintensive Prozesse werden ab heute

vollständig von der Strom- und Mineralölsteuer befreit. Dazu zählen Unternehmen, die Glas, Keramik, Zement oder Kalk herstellen oder weiterverarbeiten, sowie Weiterverarbeiter in der Metallindustrie. Die Steuerbefreiung für energieintensive Prozesse führt zu Mindereinnahmen von 60 Mio. € pro Jahr.

Der FÖS lehnt neue Ausnahmen bei der Energiebesteuerung ab und fordert die unverzügliche Einführung einer Kohlesteuer auf dem bisher geplanten Niveau, kombiniert mit schrittweisen Anhebungen in der Zukunft, um endlich die steuerliche Bevorteilung der Kohle abzubauen.

### **Neuregelung zu Biokraftstoffen unterm Strich fortschrittlich**

Während das diskrete Wirken der Lobbys bei Kohle, Seehäfen und Metallindustrie zu schädlichen Sonderregelungen führte, trug die öffentliche Diskussion über die künftige Förderung von Biokraftstoffen zu einer insgesamt erfreulichen Lösung bei. Der Bundestag hat nunmehr ein schrittweises Auslaufen der Steuerförderung für Biokraftstoffe bis 2011 beschlossen. In 2012 gilt für Biodiesel und Pflanzenöle ein Steuersatz von 45 Ct/l. Biokraftstoffe der zweiten Generation werden noch bis 2015 begünstigt.

Der FÖS hält die Umstellung auf die Quotenregelung als Hauptförderinstrument mit sanftem Auslaufen der Steuerbegünstigungen für einen wichtigen Schritt nach vorn. Endlich setzt die Politik nicht mehr vorrangig auf die Subventionierung von Minderheiten, sondern vor allem darauf, auch die große Masse der Autofahrer schrittweise von fossilen zu biogenen Kraftstoffen überzuleiten.

Zudem biete die Beimischungsstrategie bessere Lösungen für die Qualitätssicherung der Kraftstoffe und den Immissionsschutz. Ferner könne der kostenaufwändige Aufbau verschiedener Infrastruktursysteme für die Betankung mit diversen Arten neuer Rein-kraftstoffe vermieden werden.

Wir sind allerdings entschieden der Auffassung, dass die Steuervorteile von reinen Biotreibstoffen nicht vollkommen abgebaut werden sollten. Im Minimum muss die Politik den CO<sub>2</sub>-Vorteil von Biotreibstoffen honorieren und diese somit gegenüber fossilen Treibstoffen mit mindestens 3 bis 5 Cent pro Liter begünstigen. Auch Fahrzeuge mit Bioantrieb müssen ihren Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zahlen. Aber wer höhere Investitionen auf sich nimmt, um voll auf Biotreibstoffe umzustellen, muss auch entsprechende Vorteile bei der Mineralölsteuer erhalten.

Jahrzehntelang genoss der Diesel gegenüber dem Benzin einen heute anachronistisch gewordenen Steu-

ervorteil von 18 Cent/Liter. Diese Dieselsubvention gehört schrittweise abgeschafft. Die mutigste und konsequenteste Lösung wäre es daher, auch Diesel mit 65 Cent/Liter zu besteuern. Dann und nur dann wäre es zu akzeptieren, dass die Steuer für Biotreibstoff schrittweise auf 45 Cent/Liter erhöht wird.

### **Agrardieselsubvention läuft aus – Landwirtschaft kann auf Biosprit umstellen**

Eine kleine Spezialregelung verdient Interesse: In der Landwirtschaft gilt eine unbefristete Steuerbefreiung für Biokraftstoffe. Gleichzeitig hat der Berichterstatter der SPD-Fraktion, Reinhard Schultz, am 29.6. 2006 in seiner Bundestagsrede zur abschließenden Beratung des Energiesteuergesetzes dafür bereits ein mittelfristiges Auslaufen der Agrardieselregelung angekündigt, also der bisherigen Steuerermäßigung für fossilen Diesel, der in der Landwirtschaft genutzt wird.

Während der FÖS grundsätzlich gegen Sonder-Steuerbegünstigungen für einzelne Bereiche ist, sehen wir diese Kombination durchaus als sinnvoll an. Die Steuerbegünstigung für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft bietet die Perspektive regionaler Kreisläufe von Produktion und Nutzung von Biokraftstoffen.

### **Regierung: Keine Sprit-Steuersenkung und Abbau von Ölvorräten**

[dpa, 20.7.2006] Die Bundesregierung lehnt Steuer-senkungsforderungen aus Union und Wirtschaft angesichts explodierender Sprit- und Ölpreise ab. Auch ein zum selben Zweck von CDU- und CSU-Politikern verlangter Abbau der staatlichen Rohöl- und Benzin-vorräte hat demnach keine Chance. Es handele sich hierbei nicht um die Beseitigung einer Störung der Sprit- und Ölversorgung wie vor einem Jahr beim Hurrikan Katrina im Golf von Mexiko, sagte ein Sprecher des Bundeswirtschaftsministeriums auf dpa-Anfrage. Eine solche Störung liege nicht vor.

Forderungen, Mineral- oder Mehrwertsteuer an die Verbraucher zurückzugeben, wurden vom Bundesfinanzministerium zurückgewiesen. Das gehe "völlig an der Sache vorbei", heißt es in einem verbreiteten Argumentationspapier. Die Mineralölsteuer werde nicht auf die Preise, sondern in festen Steuersätzen - 65,4 Cent je Liter Diesel und 47 Cent beim Diesel - auf die Verbrauchsmenge erhoben. Die sei aber wegen der hohen Öl- und Spritpreise rückläufig und damit auch die staatliche Einnahme aus der Mineralölsteuer. "Entgegen einer immer wieder geäußerten Vermutung steigen auch die Umsatzsteuereinnahmen bei steigenden Benzinpreisen nicht, denn jeder Euro kann "nur einmal" ausgegeben werden."

Im Übrigen habe die Verteuerung der Kraftstoffe seit 2003 nichts mit höheren Kraftstoffsteuern zu tun, so das Finanzressort. "So betrug der mittlere Preis für einen Liter Superbenzin zum Zeitpunkt der letzten Mineralöl-Steuererhöhung auf Grund der ökologischen Steuerreform (1. Januar 2003) 110,8 Cent (1,10 Euro). "Alle seither eingetretenen Preissteigerungen sind durch die Mineralölwirtschaft vorgenommen worden." Wer also solche Steuern senken wolle, müsse "klar darstellen, wie die daraus unmittelbar resultierenden Einnahmeausfälle, zum Beispiel für die Rentenversicherung, kompensiert werden können. Ohne die Einnahmen aus der Ökosteuer wäre der Rentenbeitragsatz um 1,7 Prozentpunkte höher. "Durch die Abschaffung der Ökosteuer würden sich demnach entweder die Lohnnebenkosten verteuern oder es müsste zu Rentenkürzungen kommen. Beides wird von der Bundesregierung strikt abgelehnt."

Um aber gegen die hohen Sprit- und Ölpreise vorzugehen, gebe es international im Kreis der G8 (führende Industrieländer und Russland) abgestimmte Maßnahmen, so das Finanzministerium. So sollten die Ölfirmen und -förderländer verstärkt in die Erdölexploration und Mineralölverarbeitung investieren, um das Angebot zu vergrößern. National könnten die Energieeffizienz gesteigert, erneuerbare Energien ausgebaut werden. Auch müssten die internationalen Systeme der Marktüberwachung und Früherkennung präziser werden.

Zur Forderung nach Freigabe der staatlichen Ölreserven sagte der Vorsitzende der CSU-Mittelstandsvereinigung, Hans Michelbach (CSU), der "Bild"-Zeitung: "Angesichts der aktuellen Lage im Nahen Osten wäre es sinnvoll, die Ölreserven zu verkaufen, um die Preisspirale zu stoppen." Ähnlich äußerten sich die CDU-Politiker Laurenz Meyer und Eckardt Rehberg.

Das Wirtschaftsministerium verwies dagegen auf dpa-Anfrage auf das Bevorratungsgesetz, das eine Freigabe nur bei einer Störung der Ölversorgung vorsehe. Diese erfolge in enger internationaler Abstimmung. "Hohe Preise allein sind noch keine Versorgungsstörung", so der Ressortsprecher. Vor einem Jahr sei die Freigabe von weltweit 60 Millionen Barrel – und allein in Deutschland von 3,6 Millionen Barrel (= 474 000 Tonnen) - in Abstimmung mit der Internationalen Energie-Agentur beschlossen worden. In Deutschland lagern etwa 26 Millionen Tonnen Öl, Sprit und Heizöl, die im Krisenfall für mindestens 90 Tage reichen sollen.

### ***Einnahmen aus "Umweltsteuern" erneut gesunken***

[Statistisches Bundesamt vom 2.6.2006] Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, betrugen die Einnahmen aus "umweltbezogenen Steuern" nach Angaben der Umweltökonomischen Gesamtrechnungen im Jahr 2005 rund 55 Milliarden Euro. Davon entfielen 40,1 Milliarden Euro auf die Mineralölsteuer, 8,7 Milliarden Euro auf die Kraftfahrzeugsteuer und 6,5 Milliarden Euro auf die Stromsteuer. Gegenüber dem Vorjahr gab es – wie auch im Jahr 2004 – einen leichten Rückgang der Einnahmen um 881 Millionen Euro (- 1,6%). Der Anteil der umweltbezogenen Steuereinnahmen an den gesamten Steuereinnahmen der öffentlichen Haushalte (im Jahr 2005 insgesamt 489,2 Milliarden Euro) hat sich in diesem Zeitraum geringfügig um 0,4 Prozentpunkte auf 11,3% vermindert.

Die Zusammenfassung der drei genannten Steuerarten zu "umweltbezogenen Steuern" folgt einer auf internationaler Ebene gebräuchlichen Abgrenzung, die alle Steuern zusammenfasst, die den Energieverbrauch, die Emissionen, den Verkehr oder schädliche Stoffausbringungen (Pestizide oder ähnliches) besteuern, unabhängig von den Beweggründen für die Einführung der Steuer oder von der Verwendung der Einnahmen. Daher umfassen die so abgegrenzten Umweltsteuern zum Beispiel die gesamten Mineralölsteuereinnahmen und nicht nur den Anteil, der sich durch die zum 1.4.1999 in Kraft getretenen Gesetze zur ökologischen Steuerreform (Ökosteuer) ergeben hat. Die Ökosteuer enthält die Einführung der Stromsteuer sowie eine schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuersätze in den Jahren 1999 bis 2003. Die Steuersätze liegen derzeit zum Beispiel für unverbleitetes und schwefelarmes Benzin bei 65,45 Cent je Liter, für schwefelarmen Dieselmotorkraftstoff bei 47,04 Cent.

Die von 2004 auf 2005 gesunkenen Einnahmen sind auf eine deutlich rückläufige Entwicklung bei der Mineralölsteuer (- 4,0%) und einen leichten Rückgang bei der Stromsteuer (- 2,0%) zurückzuführen, während die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer um 12,1% anstiegen. Bei der Mineralölsteuer wiederum war die Verringerung der besteuerten und damit der im Inland abgesetzten Mengen an Benzin und Dieselmotorkraftstoffen maßgeblich. Im genannten Zeitraum ist beispielsweise die Menge an versteuertem Benzin von 33,1 Millionen Kubikmeter auf 30,7 Millionen Kubikmeter und damit um 7,4% zurückgegangen, die Menge des versteuerten Dieselmotorkraftstoffes verminderte sich um 4,5%. Beim leichten Heizöl gab es im Jahr 2005 nur geringe Änderungen im Vergleich zum Vorjahr;

beim Erdgas, der vierten mengenmäßig bedeutsamen Mineralölart, ist die versteuerte Menge dagegen um 4,1% gestiegen. Entscheidend für den Einnahmeanstieg bei der Kraftfahrzeugsteuer war, dass zum 1.1.2005 Erhöhungen für wenig schadstoffreduzierte Personenkraftwagen wirksam wurden. Zugleich stieg der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt um knapp 400 000 oder 0,7% auf 54,9 Millionen.

Im Hinblick auf den Verkehr ist darauf hinzuweisen, dass sich in den versteuerten Mengen nicht unbedingt entsprechende Entwicklungen des Kraftstoffverbrauchs im Inland oder der Fahrleistungen widerspiegeln. Insbesondere bei größeren Preisunterschieden zwischen In- und Ausland spielt der Tanktourismus in den grenznahen Gebieten eine nicht unbedeutende Rolle. Darüber hinaus ist seit Jahren ein Umstieg auf sparsamere Dieselfahrzeuge festzustellen, so dass nur bedingt Rückschlüsse auf die Fahrleistungen gezogen werden können. In Bezug auf den Absatz von Heizöl sind insbesondere witterungsbedingte Temperaturunterschiede von Jahr zu Jahr sowie die Preisentwicklung zu beachten.

### ***Deutschland: Flugticket-Abgabe verschoben***

[Hannes Koch, taz vom 29.6.2006] Die große Koalition hat die Beratung über die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets bis auf weiteres verschoben. Die Grünen wollten darüber am Freitag im Bundestag sprechen. Frankreich führt die Abgabe auf Flugtickets am 1. Juli ein. Die Erlöse sollen der Bekämpfung der weltweiten Armut im Rahmen des Millennium-Plans von UN-Generalsekretär Kofi Annan dienen. Die rot-grüne Regierung hatte sich im September 2005 theoretisch für die Abgabe auf Flugtickets ausgesprochen. Vor allem die Union befürchtet nun eine Benachteiligung des Flugverkehrs in Deutschland. Entwicklungsministerin Heidemarie Wiecek-Zeul (SPD) könnte versuchen, die Abgabe anlässlich der deutschen Präsidentschaft der G-8-Staatengruppe 2007 durchzusetzen.

### ***3. ÖFR-Diskussion international***

#### ***China erwägt Ökosteuern - Umweltpolitik als Wachstumsbremse***

[Kommentar Georg Blume, taz vom 19.07.2006] China ist schon die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt nach den USA, Japan und Deutschland. Trotzdem gönnt sich das Land keine Pause. Ganz im Gegenteil: 11,3 Prozent Wachstum im zweiten Quartal - das ist Rekord in diesem Jahrhundert.

Erstens kann Peking darüber froh sein. Das Wachs-

tum findet breit in der Industrie statt, anders als etwa in Indien, wo es sich auf kaum mehr als die Softwarebranche stützt. Stärker noch als die Wirtschaft insgesamt nahm speziell der Konsum zu. Dies sorgt für neuen Wohlstand in breiteren Schichten - wichtig für den Abbau der sozialen Spannungen, die eine Folge der enormen Ungleichheit bei den Einkommen sind.

Zweitens muss Peking besorgt sein. Nicht nur wegen der Überhitzung der Wirtschaft - langfristig verheerender können sich die Umweltfolgen auswirken. Auf zehn Prozent des Bruttoinlandsproduktes beliefen sich die Umweltkosten letztes Jahr und lagen damit ebenso hoch wie das neu erwirtschaftete Wachstum. Das haben nicht Umweltschützer, sondern chinesische Regierungsbeamte selbst berechnet. Werden also die Umweltkosten weiter proportional zum Wachstum steigen?

Solange der chinesische Kohleverbrauch wie in den letzten zwei Jahren um über 14 Prozent steigt und alle zehn Tage ein neues Kohlekraftwerk eröffnet wird, kommt das Wachstum China teuer zu stehen. Doch es gibt auch Anzeichen für eine ökologische Wende, die ohne Boom undenkbar wären. Premierminister Wen Jiabao weist längst das Ziel einer "ressourcenfreundlichen Gesellschaft". In seinem Umkreis erwägt man neue Ökosteuern auf Benzin, Abwasser und Emissionen, von denen in schlechten Zeiten keine Rede wäre.

Um eine Überhitzung der Wirtschaft zu vermeiden, will die Regierung nun als erstes die durchaus strengen Umweltvorschriften auch in der Praxis durchsetzen. Zudem hat sie jetzt genügend Steuergelder, um massiv in erneuerbare Energien zu investieren. Greenpeace sieht China in zehn Jahren als größten Wind- und Solarenergieproduzenten der Welt. Auch das wäre dann dem heutigen Wachstum zu verdanken.

#### ***Steuergeschenke für Billigflieger schaden Tourismus in der Region – Europäisches Parlament will Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger***

[Sauerland-News, 17.07.2006] Die Steuerfreiheit für den Flugverkehr schadet nicht nur der Umwelt, sondern auch dem Tourismus in Regionen wie dem Sauerland. Dies ist das Fazit eines Gesprächs zwischen dem Vorsitzenden von Sauerland-Tourismus e.V., Herrn Kreisdirektor Theo Melcher, der Geschäftsführerin von Sauerland-Tourismus e.V. Frau Samone Schwier und dem heimischen CDU-Europaabgeordneten Dr. Peter Liese.

Peter Liese war in den vergangenen Jahren immer wieder von Vertretern der Hotelbranche und anderen

Bereichen der Tourismuswirtschaft in Südwestfalen angesprochen worden, warum der Luftverkehr von einer weitgehenden Steuerfreiheit profitiere, während für Bus, Bahn und Pkw sehr viele Steuern und Abgaben zu zahlen seien.

"Wer mit der Bahn von Amsterdam nach Winterberg fährt oder mit dem Bus von Dortmund nach Kirchhundem, zahlt nicht nur Mineralölsteuer, sondern auch Mehrwertsteuer und Ökosteuern. Wer von Amsterdam nach Mallorca fliegt oder von Düsseldorf in die Türkei, bezahlt all diese Abgaben nicht. Dies ist eine große Ungerechtigkeit, die die umweltfreundlichen Verkehrsträger diskriminiert und ausgerechnet den Verkehrsträger, der den größten Umweltschaden pro zurückgelegtem Kilometer verursacht, begünstigt", so Peter Liese.

Allerdings sind bisher alle Bemühungen zur Angleichung der Belastung gescheitert. Die Forderung nach Einführung einer nationalen Steuer für Flugbenzin scheiterte mit dem Hinweis darauf, dass man dieses Problem besser europäisch lösen sollte. In Europa aber ist für die Änderung der steuerlichen Regeln Einstimmigkeit erforderlich, und Vertreter Spaniens, Flands und anderer Länder haben stets ihr Veto eingelegt.

Ein weiterer Nachteil einer rein europäischen Flugbenzinbesteuerung ist, dass dadurch natürlich die Flüge innerhalb Europas teurer würden, die Flüge von europäischen Zielen ins angrenzende nichteuropäische Ausland allerdings nicht. "Es wäre natürlich ein Problem, wenn Flüge von Düsseldorf nach Mallorca teurer würden, Flüge von Düsseldorf nach Tunesien und in die Türkei aber nicht. Dass von dieser Idee die Spanier nicht begeistert sein können, muss man wohl verstehen", so Peter Liese.

Jetzt hat das Europäische Parlament einen neuen innovativen Ansatz beschlossen, der nicht nur die Gefahr der Wettbewerbsverzerrungen deutlich minimiert, sondern auch viel realistischer ist. Das Europäische Parlament schlägt vor, ein eigenes System des Emissionshandel für den Flugverkehr einzuführen. Dies bedeutet, dass die Fluglinien so genannte Emissionszertifikate erwerben müssen, je nachdem wie viel CO<sub>2</sub> und andere klimaschädliche Gase sie produzieren. Wer effiziente moderne Maschinen einsetzt, muss weniger Zertifikate erwerben, wer "alte Drecksschleudern" betreiben will, muss entsprechend mehr bezahlen.

Nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission kann man dieses System auch für Interkontinentalflüge einführen, wenn sie in Europa landen und starten (d.h. nicht nur für Flüge von Düsseldorf nach Mallorca, sondern auch für Flüge von Düsseldorf nach Tunesien oder in die Türkei). Das Europäische Parla-

ment fordert, sogar alle Interkontinentalflüge einzubeziehen, die über den europäischen Luftraum gehen. Der Emissionshandel kann in der Europäischen Union mit Mehrheit entschieden werden, sodass eventuelle Widerstände von einzelnen Mitgliedstaaten nicht zum Scheitern führen müssen.

Trotz der deutlich geringeren Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu einer Flugbenzinbesteuerung sind die meisten Fluggesellschaften gegen den Vorschlag, weshalb er noch höchst umstritten ist. In der vergangenen Woche stimmte jedoch das Europäische Parlament mit sehr deutlicher Mehrheit für entsprechende Überlegungen der Europäischen Kommission. Auch im Ministerrat sind die meisten Staaten dafür. Deshalb kann damit gerechnet werden, dass dieses System in den nächsten zwei Jahren rechtsverbindlich beschlossen wird.

"Die Diskussion über die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Flugzeug und anderen Verkehrsträgern und die daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Tourismusregionen wird seit Jahren intensiv geführt. Jetzt liegt endlich ein realistischer Vorschlag auf dem Tisch, der helfen kann, die Umwelt zu schützen, die Wettbewerbsverzerrungen, die bestehen, abzubauen und neue Wettbewerbsverzerrungen weitgehend zu vermeiden. Ich werde mich engagiert für diesen Vorschlag einsetzen, denn die Steuerprivilegien für Billigflieger schaden den Tourismusunternehmen in Südwestfalen. Natürlich gibt es viele Gründe, warum die Menschen das Flugzeug nutzen, um z.B. am Mittelmeer Urlaub zu machen. Das Wetter können wir nicht beeinflussen, aber insbesondere bei Wochenendausflügen und Kurzurlauben besteht oft der einzige Grund, einen Billigflieger zu nutzen, statt mit Zug, Bus oder Auto zu fahren, in der unterschiedlichen Besteuerung. Wenn die Politik dieses Problem nicht ernst nimmt, ärgern sich die Menschen zurecht", so Peter Liese abschließend.

#### **4. Weitere Umwelt- und Finanzthemen Deutschland**

##### ***Gleiche Steuer statt Pkw-Maut***

[dpa, 11.8.2006] Um den Tanktourismus in Länder mit niedrigen Spritpreisen zu verringern, verlangt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) eine EU-weite Angleichung der Mineralölsteuer. Die Bundesregierung solle sich in der EU dafür einsetzen, dass die Mindeststeuer 2007 und 2008 um je 10 Cent erhöht werde, forderte BUND-Sprecher Werner Reh. Damit kämen Polen, Österreich und Tschechien auf das deutsche Steuerniveau.

Diese Lösung ist nach Ansicht der Umweltschützer sinnvoller als die von der Union geforderte Pkw-Vignette oder eine Automaut, um Umwelteffekte in die Fahrkosten mit einzubeziehen.

### **Gabriel droht mit Benzinspargesetz**

[*Spiegel-Online, 14.8.2006*] Bundesumweltminister Sigmar Gabriel will die deutschen Autofirmen notfalls per Gesetz zwingen, sparsamere Pkw zu bauen, falls sie nicht von sich aus entsprechende Schritte einleiten. Der SPD-Politiker erinnerte die Hersteller am Wochenende an ihre Verpflichtung, den Kraftstoffverbrauch zu senken. "Meine Sorge ist, dass sie das nicht einhalten. Dann müsste die Politik tätig werden und den Verbrauch per Gesetz regeln", sagte Gabriel der "Westfälischen Rundschau". "Lieber wäre es mir allerdings, die Hersteller würden dies freiwillig leisten, wie sie es versprochen haben."

Angesichts explodierender Benzinpreise müsse der hohe Benzinverbrauch von Pkw in Deutschland auf jeden Fall gesenkt werden. "Das kommt nicht nur dem Geldbeutel, sondern auch dem Klima zugute." Der Minister forderte als weitere Maßnahme die stärkere Beimischung von Biokraftstoffen. So könne die Abhängigkeit vom Öl verringert werden.

Der Durchschnittsverbrauch der heutigen Pkw in Deutschland liegt bei acht Litern pro 100 Kilometer. Die europäischen Autohersteller haben bereits zugesagt, den Verbrauch von Neuwagen bis zum Jahr 2008 auf durchschnittlich 6,5 Liter zu senken.

Die geplante Förderung von Rußpartikelfiltern für Diesel-Pkw begrüßte Gabriel ausdrücklich. Sie müsse so schnell wie möglich kommen, damit die Feinstaubbelastung der Innenstädte sinke.

Nach Informationen der Deutschen Presseagentur haben sich die Umwelt- und Finanzminister der Bundesländer inzwischen auf ein alternatives Fördermodell zu dem des Bundes verständigt. Demnach ist bei der Nachrüstung von Altfahrzeugen eine Steuerförderung von 330 Euro vorgesehen. Sie soll von all jenen Autofahrern durch einen Kfz-Steuerzuschlag finanziert werden, die ihre Altfahrzeuge nicht nachrüsten lassen.

Die Bundesregierung hatte zuvor ein Fördermodell über 300 Euro Entlastung für die Nachrüstung vorgelegt. Dabei sollten auch Besitzer von Neufahrzeugen ohne die Filtertechnologie stärker zur Kasse gebeten werden.

### **Airlines kassieren beim Staat**

[*Annette Jansen, taz vom 10.7.2006*] Der Münchner Flughafen soll ein internationales Luftverkehrs-

drehkreuz werden. Dafür greifen die staatseigenen Betreiber tief in die Tasche: Die Münchner subventionieren den Treibstoff für Langstreckenflüge. Derzeit erhalten Fluglinien, die in München starten, 14 Euro pro 1.000 Liter Kerosin.

Vom Lärm geplagte Anwohner haben jetzt Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht. Sie wollen prüfen lassen, ob der Spritzzuschuss eine wettbewerbsverzerrende Beihilfe darstellt.

Kein Einzelfall: Auch anderswo sind Politiker bereit, beim Kampf um Passagiere Steuergeld zu opfern. Unter den 39 deutschen Regionalflughäfen findet ein regelrechter Subventionswettbewerb statt. Das wissen gerade die Billigfluglinien auszunutzen. Die irische Ryanair hat es sogar an mehreren Standorten geschafft, den Geldfluss umzudrehen: Sie kassiert mehr Marketingzuschüsse, als sie für Start- und Landegebühen ausgeben muss. "Ryanairs Strategie ist ja durchaus legitim. Problematisch ist, dass sich öffentlich finanzierte Institutionen darauf einlassen", urteilt Eric Heymann, der für Deutsche Bank Research eine Studie über die Subventionen verfasst hat.

Die EU-Kommission hat errechnet, dass ein Flughafen erst wirtschaftlich betrieben werden kann, wenn ihn - abhängig von diversen anderen Parametern - zwischen 500.000 bis 2 Millionen Reisende nutzen. Tatsächlich erreicht außer Hahn im Hunsrück nicht ein einziger deutscher Regionalflughafen auch nur annähernd die 2-Millionen-Marke. An 33 von 39 Standorten wird die Infrastruktur sogar für weniger als 100.000 Passagiere im Jahr unterhalten, in 19 deutschen Regionalflughäfen starten oder landen sogar weniger als 10.000 Reisende. "Damit fließen Steuermittel trotz leerer öffentlicher Kassen oft an ausländische Billigfluggesellschaften und deren Kunden. Dies bedeutet Wettbewerbsverzerrung gegenüber kostendeckenden Flughäfen", moniert Heymann.

Je winziger der Flughafen, desto höher die öffentliche Förderung pro Fluggast. Während die großen Airports in der Regel nur Investitionskostenzuschüsse in Höhe von etwa 50 Cent pro Passagier bekommen, gehen die Forscher der Deutschen Bank bei kleinen Flughäfen von 5,90 Euro Investitionszulage pro Reisenden aus. Zudem gibt es durchschnittlich noch 3,30 Euro Betriebskostenzuschuss, stellt Heymann klar. Weigert sich eine Flughafengesellschaft wie kürzlich in Dresden, solche Verlustgeschäfte abzuschließen, bleibt etwa die größte europäische Billigfluglinie Ryanair einfach weg - und ein Großteil des Flughafens liegt brach.

Die EU-Kommission versucht seit längerem, den Subventionswettbewerb zu stoppen. Sie hat klar gestellt, dass

staatlich betriebene Flughäfen ihre Gebühren so kalkulieren müssen, dass sie dabei keine Verluste machen. Allerdings soll die Kostendeckung nur langfristig nachgewiesen werden - was viele Schlupflöcher für öffentliche Zuschüsse offen lässt. Seit letztem Herbst dürfen Flughäfen nur noch begrenzt unterstützen: Maximal bis 50 Prozent der Kosten darf der Airport den Linien zahlen - nur bei neuen Verbindungen, befristet auf drei Jahre. Lediglich an besonders abgelegenen und benachteiligten Standorten gilt eine fünfjährige Frist.

### ***Solarstrom erstmals preiswerter als Atom-, Gas- und Kohlestrom***

[Bundesverband Solarwirtschaft, 27.07.2006] Solarstrom ist heute tagsüber erstmals preiswerter als der Bezug konventionellen Kraftwerksstroms an der Leipziger Strombörse. Kühlwasserprobleme einiger Atom- und Kohlekraftwerke sowie der gestiegene Strombedarf aufgrund des verstärkten Einsatzes von Klimaanlageanlagen haben zu einer Verknappung beim Stromhandel geführt und insbesondere die Preise für Spitzenlaststrom zeitweise explodieren lassen. Da die rund 200.000 in Deutschland installierten Photovoltaikanlagen genau dann auf Hochtouren laufen, wenn einigen Großkraftwerken das Kühlwasser ausgeht, helfen sie zunehmend, die Versorgungslücke zu schließen.

Carsten Körnig, Geschäftsführer vom Bundesverband Solarwirtschaft: "In diesen Tagen wird die besondere Stärke der Solarenergie für jedermann sichtbar. Während herkömmliche Großkraftwerke reihenweise in die Knie gehen, liefern Solarstromanlagen Spitzenenergie. Solarstrom ersetzt damit besonders teuren Spitzenlaststrom und wird schneller wettbewerbsfähig als allgemein angenommen."

Mit einem Handelspreis von 54 Cent je Kilowattstunde liegt der Tagespreis für Spitzenlaststrom an der Leipziger Strombörse heute erstmals über dem Erzeugungspreis von Solarstrom. Dieser wird im Rahmen des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) mit 40,6-51,8 Cent je Kilowattstunde vergütet.

Die EEG-Vergütung für Solarstrom und seine Erzeugerpreise werden in den nächsten Jahren um jährlich rund fünf Prozent sinken. Konventioneller Strom aus Atom-, Kohle und Gaskraftwerken wird hingegen nach einer jüngsten ZEW-Umfrage weiter steigen. Die jüngste Entwicklung an der Leipziger Strombörse lässt vermuten, dass dies auf Grund der Flexibilität und Hitzeanfälligkeit konventioneller Großkraftwerke in besonderem Maße für die Deckung von Bedarfsspitzen gilt.

"Wir gehen davon aus, dass sich die Preisschere zwischen konventionell erzeugtem Strom und Solarstrom für den Verbraucher bereits im nächsten Jahrzehnt schließen wird", so Körnig weiter.

Nach Angaben des BSW sind derzeit fast 2.000 Megawatt Solarstrom am Netz. Derzeit entspricht dies der Erzeugungskapazität von zwei Atom- oder Braunkohlekraftwerken. Langfristig kann Solarenergie in Deutschland rund ein Drittel des Wärme- und Strombedarfs decken. Im Mix mit anderen Erneuerbaren Energien wird eine Vollversorgung möglich.

### ***Emissionshandel: Unternehmen haben im Jahr 2005 CO<sub>2</sub>-Emissionen um 9 Mio. Tonnen reduziert***

[Umweltbundesamt, 15.5.2006] Die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt (UBA) veröffentlichte die Emissionszahlen der am Emissionshandel beteiligten Unternehmen. Danach betragen die Ist-Emissionen 2005 rund 9 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) weniger als im Durchschnitt der Basisperiode 2000-2002. Die eingetretene Minderung hat vor allem zwei Gründe: Erstens wurden an zahlreichen Anlagen technische Maßnahmen zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen vorgenommen. Zweitens wurde innerhalb der Branchen und der Unternehmen die Produktion von alten, CO<sub>2</sub>-intensiven Anlagen auf neue, effizientere Anlagen verlagert. Dazu Prof. Dr. Andreas Troge, Präsident des UBA: „Der Emissionshandel wirkt – die Unternehmen haben im ersten Jahr etwa 9 Mio. t Kohlendioxid als aktiven Klimaschutzbeitrag eingespart.“

## ***5. Weitere Umwelt- und Finanzthemen International***

### ***Britische Industrie will mehr Klimaschutz***

[Ralf Sotscheck, taz vom 8.6.2006] Man stelle sich diese Situation vor: Die Firmenchefs von Eon, Lufthansa, Telekom oder Bayer rücken Angela Merkel auf die Pelle, weil die zu wenig für den Klimaschutz tut. In Großbritannien ist das gerade passiert: Bei einem Treffen mit Premierminister Tony Blair forderten britische Konzerne wie Tesco, British Airways, Shell oder Vodafone deutlich mehr Klimaschutz von der Regierung. Ihr Argument: Eine stärkere Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes fördert Innovationen, die der britischen Industrie für Jahre technologische Wettbewerbsvorteile verschaffen würden.

Prinz Charles hat die Konzerne mit seinem Programm "Wirtschaft und Umwelt" zusammengebracht. Bei dem Kampf gegen eine Herausforderung von der Größenordnung des Klimawandels sei die Mitarbeit

der Industrie unerlässlich, betont der britische Thronfolger. Augenscheinlich zu Recht: "Die Lösungen sind in Reichweite. Wir müssen nun den Willen aufbringen, diese Lösungen anzuwenden", urteilt Shell-Chef James Smith.

Neue Töne auf der Insel. Bislang hatte der Verband der britischen Industrie stets gefordert, die ambitionierten Reduktionsziele in Hinblick auf den Kohlendioxid ausstoß herunterzuschrauben. Andernfalls, so warnte der Verband - nahezu wortgleich wie der deutsche BDI - sei es um die Wettbewerbsfähigkeit britischer Unternehmen geschehen. Jetzt argumentiert die Prinz-Charles-Initiative, strengere Gesetze gegen den Klimawandel würden die Profite britischer Unternehmen vergrößern, weil sie ihnen mittelfristig einen Vorsprung bei der Entwicklung neuer Technologien verschafften.

Blair verhielt sich zu dem Thema bislang ambivalent. Zwar versprach er, den Klimawandel beim nächsten G-8-Gipfel ganz oben auf die Tagesordnung zu setzen. Doch in ihrem Bericht räumte die Regierung im März ein, dass sie ihr Ziel, 20 Prozent weniger CO<sub>2</sub> bis 2010, verfehlen wird. Vielleicht schaffe man 15 Prozent, heißt es in dem Bericht. Im Kioto-Abkommen hat sich Großbritannien verpflichtet, die Treibhausgase bis 2012 gegenüber 1990 um 12,5 Prozent zu senken. Das dürfte gelingen.

Die Unternehmen sind nicht die Ersten, die von Tony Blair mehr Klimaschutz fordern. Anfang dieser Woche erklärten britische Versicherer: "Ein Umdenken der Industrie ist überfällig." Ein Untersuchungsbericht der Lloyd's-Gruppe warnt vor einem Aussterben der Versicherungswirtschaft. Bisher basierten die Prämien auf Erfahrungswerten aus der Vergangenheit, so die Studie. Man müsse aber künftige Szenarien des Klimawandels in Betracht ziehen, wenn man überleben wolle. Rolf Tolle, ein Lloyd's-Direktor, sagte, dass dabei eine enge Zusammenarbeit mit der Industrie und der Regierung unerlässlich sei.

"Es ist wichtig, dass die Unternehmen die Führung übernehmen", sagte Blair nach dem Treffen mit den Industriebossen. "Die Industrie kann dabei helfen, neue, saubere Technologien zu entwickeln und Regierungen zu ermutigen, weit reichende politische Maßnahmen zu ergreifen."

### **Erfolgsbilanz für Stockholmer Straßenmaut**

[Reinhard Wolff, taz vom 19.7.2006] 23 Prozent weniger Verkehr in der Innenstadt, 13 Prozent weniger Feinstaubbelastung in der Luft und ein Minus von 14 Prozent bei Kohlenwasserstoffverbindungen wie dem Krebs erregenden Benzen: Die Bilanz nach ei-

nem halben Jahr Straßenmaut in Stockholm ist eindeutig - sie wirkt. "Der Effekt ist für jeden sichtbar", sagt Jonas Eliasson, der die Analysegruppe für die erste Maut-Auswertung geleitet hat. Das hat auch die öffentliche Meinung beeinflusst: 54 Prozent der Befragten halten die Straßengebühr für gut und nur noch 42 Prozent für schlecht.

Bei Einführung der Maut im Januar war dieses Verhältnis mit 44 zu 51 Prozent fast umgekehrt. Damals demonstrierten Vertreter von Automobilklubs an den automatischen Mautstationen gegen die "Zwangssteuer". Innenstadtgeschäfte befürchteten Umsatzeinbußen. Und die Boulevardpresse verbreitete Tipps, wie man das System überlisten und die ein bis zwei Euro für eine Passage sparen kann. Das ist nun schneller vergessen, als die Maut-ErfinderInnen hoffen konnten. Sie hatten allenfalls mit einem Verkehrsrückgang von 10 bis 15 Prozent gerechnet. Aber nun sind Staus in Stockholm selten geworden. Es gibt sie allenfalls noch vereinzelt zur Rushhour. Und selbst dann können sich PendlerInnen, die nicht aufs Auto verzichten wollen, immer noch über sehr viel kürzere Fahrzeiten freuen. Auch der Handel schätzt als positiven Effekt, dass Kundschaft und Lieferanten besser durch die Innenstadt kommen.

Technisch funktionierte das System von Anfang an reibungslos. Der öffentliche Nahverkehr wurde parallel zur Einführung der Maut ausgebaut und mit 200 neuen Bussen aufgestockt. Und diese können ihre Fahrpläne dank der nun täglich rund 100.000 Pkw weniger in der Innenstadt auch einhalten.

Dass sich nur die Hälfte der Fahrer dieser 100.000 Pkw nun als zusätzliche KundInnen in den Statistiken des öffentlichen Nahverkehrs wiederfinden, erklärt Staffan Algers damit, dass die Maut zu einem insgesamt "rationaleren Fahrverhalten" geführt habe. "Viele Pendler haben offenbar Fahrgemeinschaften gebildet", sagt der Professor, der an Stockholms Technischer Universität lehrt. Arbeits- und Einkaufsfahrten würden besser koordiniert. "Und manch einer verzichtet ganz einfach auf Fahrten, die er als unnötig einschätzt."

Bislang ist die Maut allerdings nur ein Versuch, der am 31. Juli endet. Am 17. September dürfen die 750.000 StockholmerInnen dann nicht nur über das Parlament, sondern auch über die weitere Zukunft der Maut abstimmen. Die PolitikerInnen haben versprochen, sich an ihr Votum zu halten.

Gibt es ein Nein, wird das rund 300 Millionen Euro teure System wieder abgebaut, das die Kennzeichen aller Fahrzeuge bei Einfahrt in die Innenstadtzone registriert. Doch sieht es derzeit eher nach einem Ja

aus. "Die Meinung hat sich etwa nach dem gleichen Muster wie in London entwickelt, wo der Widerstand gegen die Maut ebenfalls anfänglich groß war", hofft Gunnar Söderholm, Chef der Stockholmer Umweltbehörde. Gibt es eine Mehrheit für die Gebühr, sollen auch vom Datenschutz bemängelte technische Details geändert und das Abrechnungssystem vereinfacht werden.

Das internationale Interesse am "Stockholm-Versuch" ist groß. Ausländische Delegationen gaben sich in den vergangenen Wochen in Stockholms Rathaus fast die Klinke in die Hand. "Innerhalb der nächsten zehn Jahre werden alle europäischen Großstädte ein ähnliches System einführen", davon ist Kopenhagens Oberbürgermeisterin Ritt Bjerregaard überzeugt. Sie will in der dänischen Hauptstadt so schnell wie möglich ein Mautsystem nach Stockholmer Muster installieren.

## 6. Links und Publikationen

### **NEU: Unterrichtsmaterialien „Marktwirtschaftliche Instrumente im Umweltschutz“**

Mit freundlicher Unterstützung des Umweltbundesamtes hat der FÖS kostenlose Unterrichtsmaterialien zu marktwirtschaftlichen Umweltinstrumenten erstellt. Wenn Sie als Lehrer auf aktuelle, umweltpolitische Themen eingehen wollen und Zusammenhänge von Wirtschaft, Umwelt und Politik anschaulich erläutern wollen, bieten sie Ihnen sicherlich eine wertvolle Hilfestellung. Die verständlich gehaltenen Hintergrundtexte, Aufgaben und Foliensätze zu Fragen des Klimaschutzes, Wirtschaft und Umwelt, Emissionshandel und Ökosteuern stoßen bereits auf sehr große Nachfrage, da es zu diesem Thema wenig aktuelle Bildungsmaterialien gibt.

Die FÖS-Unterrichtsmaterialien stehen unter <http://www.foes.de/4fakten/Lehrermaterialien.html> zum Download bereit und sind in gedruckter Form beim FÖS kostenfrei erhältlich. Bestellungen bitte an [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de) oder unter 089-52011313.

### **NEU: FÖS/BfN-Tagungsband „Integration ökologischer Aspekte in die Finanzpolitik“**

Ein gemeinsamer Tagungsband des Bundesamtes für Naturschutz und dem Förderverein Ökologische Steuerreform ist in der FÖS-Geschäftsstelle gegen Übernahme der Versandkosten jetzt kostenfrei erhältlich.

Bestellungen bitte an [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de) oder unter 089-52011313.

### **NEU: OECD-Publikation zu Ökosteuern**

Die umfangreiche OECD-Publikation „The Political

Economy of Environmentally Related Taxes“ ist beim FÖS in einer Vorabversion für nur 10 Euro zuzüglich Versandkosten erhältlich.

Bestellungen bitte an den FÖS unter [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de) oder unter 089-52011313.

### **Klimaschutzpolitik in Deutschland und Japan**

Über die deutsch-japanische Klimaschutz-Konferenz im Herbst 2005 in Tokio, an der auch Dr. Anselm Görres für den FÖS referierte, liegen nun die kompletten Beiträge vor:

<http://www.wupperinst.org/Projekte/buero-berlin/3702.html>

### **Weltökosteuerkonferenz 2005**

Von der 5. Weltökosteuerkonferenz in Pavia, Italien liegt jetzt die wissenschaftliche Publikation CRITICAL ISSUES IN ENVIRONMENTAL TAXATION: International and Comparative Perspectives, Volume III vor.

Bestellungen unter:

<http://www.richmondlawtax.com/envirotax3.shtml>

## 7. Veranstaltungen

### **Gemeinsame Konferenz mit der Friedrich-Ebert-Stiftung:**

#### **Nachhaltige Finanzpolitik – Wie können Bausteine einer Ökologischen Finanzreform die Politik nachhaltiger und effektiver machen?**

13. September 2006, 10-17 Uhr,

Landesvertretung Rheinland-Pfalz, In den Ministergärten 6, 10117 Berlin

Mit der 1999 begonnenen Ökologischen Steuerreform wurde auch die Finanz- und Steuerpolitik mehr und mehr dem Ziel der Nachhaltigkeit verpflichtet. Die zusätzlichen jährlichen Einnahmen von über 18 Mrd. Euro aus der Energiebesteuerung stellen mittlerweile einen erheblichen Steueranteil an der Finanzierung der Sozialversicherungssysteme dar. Ohne Ökosteuer wäre der Beitragssatz zur gesetzlichen Rentenversicherung heute 1,7 Prozentpunkte höher. Auch für die Umwelt stellte sich die Bilanz mit einem spürbaren Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen – insbesondere im Kraftstoffverbrauch – positiv dar. Trotzdem ist seit 2003 Stillstand bei der Weiterentwicklung der Ökologischen Steuer- und Finanzreform.

Die große Koalition hat die bestehende Ökologische Steuerreform ausdrücklich beibehalten und den Schwerpunkt auf den Abbau umweltschädlicher Subventionen wie Eigenheimzulage und Pendlerpauschale gelegt.

In der gemeinsamen Veranstaltung von Friedrich-Ebert-Stiftung und Förderverein Ökologische Steuerreform wollen wir sowohl die Erfahrungen mit den bisherigen Schritten der Ökologischen Finanzreform kritisch beleuchten als auch diskutieren wie eine Weiterentwicklung die Wirtschafts- und Finanzpolitik nachhaltiger machen könnte.

Mit der nationalen Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie, des Emissionshandels sowie der Diskussion um den Abbau umweltschädlicher Subventionen und Steuerprivilegien insbesondere beim Flugverkehr stehen da mehrere Punkte im Rampenlicht der aktuellen Diskussion.

Wir laden Sie herzlich ein, sich an dieser Diskussion zu beteiligen und würden uns sehr freuen, Sie auf unserer Veranstaltung begrüßen zu können.

#### Referenten:

- **Barbara Hendricks**, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesfinanzministerium, MdB
- **Reinhard Schultz**, MdB, Berichterstatter zu Fragen der nachhaltigen Finanzpolitik, SPD
- **Norbert Schindler**, MdB, Mitglied des Finanzausschusses, Vizepräsident des Deutschen Bauernverbandes, CDU
- **Dr. Reinhard Loske**, MdB, Umwelt- und Finanzexperte, GRÜNE
- **Prof. Dr. Claudia Kemfert**, Abteilungsleiterin Energie und Umwelt des DIW
- **RA Berthold Welling**, Leiter der Abteilung Steuer- und Haushaltspolitik des BDI
- **Matthias Seiche**, Leiter der BUND Klimaschutzkampagne
- **Gaelle Michelier**, Europäische Kommission, GD Steuern
- **Manfred Rosenstock**, Europäische Kommission, GD Umwelt
- **Dr. Anselm Görres**, Vorsitzender Förderverein Ökologische Steuerreform
- **Kai Schlegelmilch/Bettina Meyer**, Vorstand Förderverein Ökologische Steuerreform

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt! Bitte melden Sie sich frühzeitig an. Sollten wir Ihre Anmeldung nicht mehr berücksichtigen können, erhalten Sie von uns Nachricht! Eine gesonderte Teilnahmebestätigung erfolgt jedoch nicht.

Die Teilnahme an der Tagung ist kostenlos. Während der Veranstaltung sind Sie Gast der Friedrich-Ebert-Stiftung. Übernachtungs- und Reisekosten sind von

den Teilnehmern/innen selbst zu tragen.

#### 8. FÖS – in eigener Sache

##### *Neue Homepage online*

Endlich ist es soweit: nach monatelanger Arbeit konnte unsere neu gestaltete und erweiterte Homepage nun endlich online gehen. Wir haben uns bemüht, die Gliederung übersichtlicher zu machen und für Erweiterungen – die in den nächsten Monaten nach und nach eingepflegt werden – Platz zu lassen. Es gibt auch neue Kategorien, wie z.B. Diskussionspapiere oder Unterrichtsmaterialien. Schauen Sie einfach mal rein unter [www.foes.de](http://www.foes.de)!

Wir freuen uns über Ihre Rückmeldungen!

\*\*\*\*\*

Unsere Geschäftsstelle  
Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) e.V.  
Landsbergerstr. 191 – 80687 München  
Fon 089-520 113-13 Fax -14  
eM: foes@foes.de; www.foes.de

Unser Spendenkonto  
GLS Gemeinschaftsbank e.G. BLZ 430 609 67  
Konto 804 371 3000,  
IBAN DE87430609678043713000  
Laut Finanzamt München vom 18.03.03 ist der FÖS  
als gemeinnützig zur Förderung wissenschaftlicher  
Zwecke anerkannt. Spenden und Mitgliedsbeiträge  
sind somit steuerlich abzugsfähig.

\*\*\*\*\*