

Inhalt dieser Ausgabe

1. Einführung/Leitartikel	1
2. FÖS-Veranstaltungen	1
3. ÖFR-Diskussion in Deutschland	2
4. ÖFR-Diskussion international	5
5. Weitere Umwelt- und Finanzthemen Deutschland	8
6. Weitere Umwelt- und Finanzthemen International	8
7. Links und Publikationen	9
8. Veranstaltungen	10
9. Debatte	10

1. Einführung/Leitartikel

Liebe Freunde und Mitglieder des FÖS,

neues Jahr, neues Logo! Nach den vielen Veränderungen in 2005 hat sich auch der FÖS ein neues Design gegeben. Mit neuem Logo (siehe www.foes.de) und demnächst neu gestalteter Webseite werden wir Informationen und Positionen zur Ökologischen Steuerreform bald noch besser verbreiten können. Allen Spendern und Unterstützern dafür herzlichen Dank! Auch inhaltlich aktualisieren wir unsere Themen weiter – ohne unsere Grundposition einer umfassenden Ökologisierung des Steuer- und Finanzsystems zu verlieren.

In diesem Jahr besteht die Aufgabe insbesondere darin, die geplante Mehrwertsteuererhöhung, wenn schon nicht zu verhindern, so doch durch eine alternative Finanzierung aus dem Bereich der Ökologischen Finanzreform nicht im geplanten Maße notwendig werden zu lassen. Mit der Vorlage des Referententwurfes des Bundesfinanzministeriums zur Umsetzung der EU-Energiesteuer-Richtlinie in deutsches Recht liegt dafür ein guter Anknüpfungspunkt vor.

Dank einer vom Umweltbundesamt unterstützten Veranstaltungsreihe in den neuen EU-Mitgliedsstaaten sorgen wir mit Konferenzen in Budapest, Malta, Tallinn, Prag und Ljubljana für frischen Wind, ebenso wie mit unseren anderen internationalen Aktivitäten.

Mit einer größeren Zukunftstagung zur Weiterentwicklung der ÖSR in Deutschland am 5./6. Mai 2006 stellen wir uns auch der aktuellen politischen Debatte – Öko- oder Mehrwertsteuer? – in Deutschland. Die Ankündigung finden Sie un-

ter den FÖS-Veranstaltungen. Die Kooperationsveranstaltung mit der Heinrich-Böll-Stiftung bildet auch den Rahmen für unsere diesjährige Mitgliederversammlung am 6. Mai zu der Sie herzlich eingeladen sind.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Christian Meyer und Andrea Sauer, FÖS-Redaktion

2. FÖS-Veranstaltungen

„Öko- statt Merkelsteuer? – Zur Weiterentwicklung der Ökologischen Finanzreform“, 5. bis 6. Mai 2006, HBS-Berlin

Die Jahreskonferenz des FÖS findet diesmal in Berlin in Zusammenarbeit mit der Heinrich-Böll-Stiftung statt. Thema ist die Weiter- und Fortentwicklung der Ökologischen Steuerreform in Zeiten einer großen Koalition.

Der ursprüngliche Ansatz der Mehrwertsteuererhöhung von Angela Merkel hatte erstaunliche Ähnlichkeiten mit einem Kernprojekt von Rot-Grün: „Indirekte Steuern erhöhen – Lohnnebenkosten senken“. Damit forderte die damalige Opposition ein wirtschaftliches Programm, dessen Wirkungsmechanismus sie bei der rot-grünen Ökologischen Steuerreform jahrelang verteufelt hatte und nun mit der Umsatzsteuer anwenden wollte, wie bereits einmal im Jahr 1998 als die Mehrwertsteuer um einen Prozentpunkt angehoben wurde, um die Rentenversicherungsbeiträge stabil zu halten.

Doch es blieben zwei Unterschiede: Während die Mehrwertsteuer weitgehend wahllos jedes Produkt und jede Dienstleistung verteuert, belastet die Ökosteuer – zumindest in der Theorie – gezielt umweltschädliche Aktivitäten und belohnte energieeffiziente Innovationen.

Der zweite Unterschied war die 100prozentige Aufkommensneutralität: Alle Ökosteuerbefürworter mussten 1998 schwören, jeden Cent über die Senkung der Sozialversicherungsbeiträge zurückzugeben.

Zeit für uns, eine vollständige Bilanz über dieses ökonomisch-ökologische Kernprojekt von Rot-Grün zu ziehen. Was hat die Ökosteuer bewirkt? Wo ist die Kritik geblieben und wo besteht Weiterentwicklungsbedarf?

Und könnte eine Fortentwicklung der Ökologischen Finanzreform vielleicht sogar helfen, die ungeliebte Mehrwertsteuererhöhung zu entschärfen und die Öko-

logisierung der sozialen Marktwirtschaft entscheidend voranzutreiben?

Diese Fragen wollen wir auf der zweitägigen Konferenz in Berlin diskutieren.

Das genaue Programm mit allen Referenten finden Sie Anfang März hier:

<http://www.foes.de/3aktuelles/veranstaltungen.html>

FÖS-Mitgliederversammlung am 6. Mai 2006

Im Anschluss an die Konferenz „Öko- statt Merkelsteuer? – Zur Weiterentwicklung der Ökologischen Finanzreform“ findet am Samstag, den 6. Mai von 17 bis ca. 20 Uhr die jährliche FÖS-Mitgliederversammlung statt. FÖS-Mitglieder erhalten noch eine separate Einladung. Neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

<http://foes.de/downloads/beitrittsformular.doc>

Übrigens bietet der FÖS für Studierende seit letztem Jahr die Mitgliedschaft zu einem ermäßigten Beitrag von 30 € an.

„Wie Ökosteuern und Erneuerbare Energien zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen!“ München, 24. April 2006

Konferenz mit Johannes Lackmann, Präsident des Bundesverbandes Erneuerbare Energien und Dr. Anselm Görres, Vorsitzender Förderverein Ökologische Steuerreform e.V. anlässlich des 20. Jahrestages von Tschernobyl und dem Aufbruch ins Solarzeitalter.

Die Steinzeit endete nicht, weil es keine Steine mehr gab. Wir sind nicht vom Pferd aufs Auto umgestiegen, weil es kein Heu mehr gab, um die Pferde zu füttern, sondern weil wir den Verbrennungsmotor erfanden. Warum gehen wir nicht ins Solarzeitalter, wo uns täglich die Sonne kostenlos unendlich viel Energie schenkt?

Die fossilen Energieträger Öl, Kohle und Gas haben zwei wesentliche Nachteile: sie sind endlich und ihre Verbrennung erzeugt klimaschädliche Emissionen – mit erheblichen Folgeschäden und Kosten. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien ist darum nicht nur sinnvoll, sondern gesamtwirtschaftlich auch vorteilhaft. Die Ökologische Steuerreform verteuert die umweltschädlichen, alten Energien und gibt damit den Verbrauchern Anreize, Energie zu sparen, rationaler einzusetzen und auf neue Energien umzusteigen.

Wir laden Sie herzlich diese Fragen mit dem Präsidenten des Bundesverbandes Erneuerbare Energien, Johannes Lackmann, und dem Vorsitzenden des För-

dervereins Ökologische Steuerreform, Dr. Anselm Görres, zu diskutieren.

Gregor Louisoder Umweltstiftung, Briener Str. 46, München, Montag, 24. April 2006, 18:00 Uhr.

Hier finden Sie das Programm dieser Konferenz: http://www.oekosteuer.de/downloads/2006-04-24_Erneuerbare_Energien_OESR.pdf

Ökologische Abgaben und Steuern in der Schweiz und in Europa, Bern 1. Juni 2006

Neue ökologische Abgaben und Steuern lösen in der Schweiz immer wieder heftige Diskussionen aus. Die Erfahrungen der europäischen Länder zeigen, dass diese sehr wirksam und effizient sind und dem aktuellen wirtschaftlichen Trend nach mehr Markt gerecht werden. Gerade die Besteuerung von Energie wirkt sich positiv aus auf Klimaschutz, Innovation, Wirtschaft und Arbeitsplätze. Die Tagung zeigt, welche Erfahrungen die Schweiz mit marktwirtschaftlichen Instrumenten gemacht hat und wo sie im Vergleich zu den europäischen Ländern steht. Zudem wird thematisiert, welche positiven Auswirkungen sich für die Schweizer Wirtschaft und Umwelt durch ein rasches Handeln ergeben würden.

Zielpublikum: PolitikerInnen, Mitglieder von Behörden und Verwaltungen, VertreterInnen der Wirtschaft und von Verbänden, Medien.

Für den FÖS nimmt Dr. Anselm Görres als Referent der Veranstaltung von pusch – praktischer Umweltschutz Schweiz teil.

<http://umweltschutz.ch/agenda/>

Weltökosteuerkonferenz in Ottawa 2006

Die Universität von Ottawa ist Gastgeber der „Seventh Annual Global Conference on Environmental Taxation“ vom 22. – 24. Oktober 2006. Das Schwerpunktthema der weltgrößten Ökosteuerkonferenz ist die Übersetzung von Theorie in Praxis. Die Konferenz ist ein Forum für Wissenschaftler insbesondere aus den Bereichen Recht, Ökonomie, Politik, Ökologie sowie für Vertreter von Verbänden, Institutionen aus dem Bereich fiskalischer oder ökonomischer Instrumente zur Verbesserung der Umwelt.

Weitere Informationen zur Konferenz gibt es unter: <http://www.environmental-tax-conference.uottawa.ca>

3. ÖFR-Diskussion in Deutschland

Auszüge aus dem Koalitionsvertrag CDU, CSU und SPD

„Im Interesse einer preisgünstigen Energieversorgung wird die Ökosteuer nicht weiter erhöht.“

Die geltenden Entlastungsregelungen bei der Öko-steuer für die Industrie werden beibehalten. Wir wollen die internationale Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden Gewerbes und insbesondere der energieintensiven Industrie verbessern. Deshalb werden wir bei der Umsetzung der EU-Energiesteuer-Richtlinie Möglichkeiten zur Entlastung ausschöpfen und Wege zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit prüfen.“

Deutschland: Weniger Steuern für schwere Lkw

[Süddeutsche Zeitung 24.01.2006]

Niedrigere Kfz-Steuern und Anreize für modernere Fahrzeugflotten sollen die deutschen Spediteure für die Autobahnmaut entschädigen. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) stellte am 23. Januar 2006 eine Alternative zum so genannten „Mauterstattungsverfahren“ vor. Demnach könnten für Lkw über zwölf Tonnen schon im nächsten Jahr die Kfz-Steuern auf den EU-Mindestsatz sinken. Zugleich könnte die Maut stärker nach Schadstoffklassen differieren. Über Zuschüsse — jährlich 100 Millionen Euro — wolle die Regierung ferner Spediteure anspornen, Lkw der saubersten Kategorie Euro 5 anzuschaffen.

Am 25. Januar wird die EU-Kommission über die Zulässigkeit der bisherigen Mauterstattung entscheiden. Tiefensee geht davon aus, dass Brüssel die deutschen Pläne verwirft. Demnach sollten Spediteure Tankquittungen vorlegen können und bekämen im Gegenzug einen Teil der Lkw-Maut erlassen. Grund: Da deutsche Speditionen häufiger in Deutschland tanken, zahlen sie über Mineralölsteuer schon Straßeninfrastruktur mit. Ausländische Lkw fahren dagegen oft ohne Tankstopp durchs Land.

Sollte die Kommission dies ablehnen, blieben der Regierung zwei Wege: Entweder die Klage vor dem Europäischen Gerichtshof oder der Alternativ-Ansatz. „Ich verhehle nicht, dass ich zu den Alternativen neige“, sagte der Minister. Bisherige Pläne für die Erstattung nannte er „Bürokratismus“. Am 26. Januar wolle er darüber mit Verbänden diskutieren.

Die aber äußerten Kritik. Die geplante Mauterstattung sei mit EU-Recht konform, sagte Karlheinz Schmidt, Geschäftsführer des Speditorsverbandes BGL. Sollte Brüssel Nein sagen, sei eine Klage „sehr aussichtsreich“. Im Koalitionsvertrag hatten sich Union und SPD geeinigt, „gegebenenfalls alle rechtlichen Mittel“ auszuschöpfen. „Minister Tiefensee ist aufgefordert, diesen Weg ohne Wenn und Aber zu gehen“, sagte Unions-Verkehrspolitiker Dirk Fischer.

Dem Ministerium dürfte es aber um mehr gehen. Sollte der Bund klagen, gingen zwei weitere Jahre ins

Land, in denen die Lkw-Maut nicht 15 Cent je Kilometer einspielt, sondern nur den reduzierten Satz von 12,4 Cent. Er sollte Spediteure entlasten, solange es keine Mauterstattung gibt. Auch kämen die neuen Vorschläge den Bund günstiger. Beim Erstattungsverfahren würden im Jahr 600 Millionen Euro der drei Milliarden Euro Mauteinnahmen wieder an Speditionen fließen. Steuernachlass und Förderung summieren sich auf 225 Millionen Euro.

Energiesteuern gehören unter Verursacherprinzip

[Kommentar Berward Janzing, taz vom 13.2.2006]

Endlich wird aufgeräumt. Bislang ist Energiebesteuerung in Deutschland eine Konstruktion ohne Systematik. Wer seine Wohnung mit Erdgas beheizt, bezahlt Mineralölsteuer; wer aber Kohle verbrennt, tut das steuerfrei. Auch Kraftwerke, die Gas verstromen, müssen bislang für den Brennstoff Steuern bezahlen, außer wenn sie hocheffizient sind. Wer Kohle verfeuert oder im Atomkraftwerk Uran verstromt, kommt jedoch ohne vergleichbare Abgaben davon.

Die Ungereimtheiten sind historisch gewachsen und somit zumindest erklärbar - doch zeitgemäß sind sie längst nicht mehr. Vom geltenden Steuerrecht gehen die falschen ökologischen Signale aus. In Zeiten, in denen die Klimaveränderungen immer deutlicher sichtbar werden, ist es absurd, dass der Staat im Wettbewerb zwischen Gas und Kohle der deutlich schmutzigeren Kohle auch noch fiskalisch unter die Arme greift. Dass außerdem der Kohlebergbau im Land heftig subventioniert wird, ist zwar gleichermaßen absurd, aber eine ganz andere Geschichte - sie muss von der Besteuerung der Energieträger separat diskutiert werden.

So kann das neue Energiegesetz nur der Anfang sein auf einem Weg, dessen Ziel die konsequente Besteuerung jedes Energieverbrauchs aufgrund seiner Umweltauswirkungen ist. Denn eine vernünftige Energiesteuer kann nur jene sein, die es mit dem Verursacherprinzip ernst nimmt: Jede Energiequelle wird entsprechend ihren Langfristschäden belastet, seien es Kohlendioxidemissionen oder Container mit Strahlmüll.

Im ersten Schritt werden nun Gas und Kohle zumindest einmal gleichgestellt. Wer weiß, dass es unter den fossilen Energieträgern nichts Schmutzigeres gibt als die Kohle, der muss aber weitere Schritte vorsehen: Jedes Kohlebrikett, das künftig in den Ofen wandert, hat eine saftige ökologische Strafsteuer verdient. Zumal es für jeden, der mit Feststoffen heizen will, längst die saubere und klimafreundliche Alternative Holz in unterschiedlichen Formen gibt. Nein,

kein Gejammer: Oft muss dazu noch nicht einmal der Ofen umgebaut werden.

Für eine neue Strategie in der Energiepolitik

[Prof. Dr. Norbert Walter, Deutsche Bank Research, 26.01.2006]

Alle reden darüber. Immer mehr sorgen sich. Die Wirkungen zeigen sich allerorten. Doch von einer Strategie sieht man weit und breit nichts. Fast alle reden nur – wie bisher auch schon.

Beim Thema Energie sind ökonomische, ökologische und Sicherheitsaspekte zu bedenken. Und wer den technischen Fortschritt nicht mit bedenkt, springt wegen der langen Planungs- und Verwertungszeiten für Energieprojekte zu kurz. Zum Befund: Energie ist – nicht zuletzt wegen des dynamischen Wachstums in energieintensiv produzierenden Schwellenländern – sehr knapp. Dies zeigen die rapiden und anhaltenden Preissteigerungen bei Öl und Gas. Aber auch die geringen Erweiterungsinvestitionen bei fossilen Energien, der faktische Stopp beim Bau von Kernkraftwerken, jedenfalls in Deutschland, die nur punktuelle Ausweitung von Kapazitäten bei erneuerbaren Energien spielen eine Rolle. Zudem gibt es noch immer Länder, die nicht einmal die Weltmarktpreise für Energie auf die Nutzer durchschlagen lassen. Und die Umweltkosten der Nutzung von Energie werden nur in einem Teil der Welt den Verbrauchern belastet (Emissionszertifikate, Mineralölsteuern).

In dieser angespannten Situation, in der noch keineswegs alle Folgen der gestiegenen Rohölpreise verdaut sind, droht weiteres Ungemach: Besonders wegen des Streits über die nuklearen Aktivitäten des Iran droht die Versorgungssicherheit für Öl und Gas in ernste Gefahr zu geraten: Wegen der denkbaren Unterbrechungen iranischer Öllieferungen, aber auch wegen möglicher Störversuche für die Öltransporte durch den Iran an der Straße von Hormuz. Und dieser Unsicherheitsherd ist nur einer von vielen. Schmerzhaft wurde zum Jahreswechsel die europäische Abhängigkeit von russischem Gas und politisch gefährdeten Pipelines sichtbar.

Im umfassenden Interesse wäre es, wenn wir an allen Hebeln, die uns zur Verfügung stehen, anpacken. In vielen Feldern ist Deutschland in einer durchaus respektablen Position. In anderen gilt es Sackgassen zu verlassen. Mit der Kombination aus Ökosteuer und Handel von Emissionszertifikaten sollten wir Energiesparen und Kosteneffizienz weiter voranbringen. Wir sollten vergleichsweise sichere Kernkraftwerke nicht vor dem Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten abschalten. Wir sollten erneuerbare Energien nicht nur im eigenen Land voranbringen,

sondern als Erfolg bringendes Geschäftsmodell international verwirklichen (Windparks in Patagonien und der Wüste Gobi). Wir sollten der Dezentralität der Energieversorgung durch Nutzung der Biomasse entsprechen. Wir sollten Innovationen für den Energieträger Wasserstoff interdisziplinär und im Zusammenwirken von Wirtschaftssektoren (Energie, Auto, Anlagenbau) anregen. Und wir Deutschen sollten Energiepolitik mindestens zu einer europäischen Strategie machen, wenn nicht einer globalen Anstrengung.

Unions-Politiker entfachen neue Debatte über PKW-Maut

[Reuters, 31.01.2006]

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat Überlegungen aus der Union über eine Pkw-Maut oder eine Vignette für alle Autofahrer zurückgewiesen.

„Wortmeldungen mit der Forderung nach Pkw-Mautvignetten oder dem Einbau von Mautcomputern in jedes Auto sind abwegig“, erklärte der Minister am 31. Januar in Berlin. Für die Bundesregierung gelte unverändert: „Eine Pkw-Maut steht nicht zur Debatte“, sagte der SPD-Politiker. Der Tourismusbeauftragte des Bundesregierung, Ernst Hinsken, hatte eine Pkw-Vignette ins Gespräch gebracht, deren Einnahmen zur Senkung der Ökosteuer genutzt werden sollten. Unions-Fraktionschef Volker Kauder hatte erklärt, dass in der nächsten Legislaturperiode die technischen Voraussetzungen für die Erhebung einer Pkw-Maut nach dem Vorbild der Lkw-Maut geschaffen sein könnten.

Der CSU-Politiker Hinsken schlug in der „Berliner Zeitung“ eine 100 Euro teure Pkw-Jahres-Vignette für Deutschland vor. Im Gegenzug könnte durch eine Senkung der Ökosteuer das Benzin um zehn Cent je Liter billiger werden. Bei den durchschnittlich 11.500 Kilometern, die deutsche Autofahrer jährlich zurücklegten, rechne sich die Vignette schon ab 7500 Kilometer. Benzin und Diesel seien in Deutschland wegen der Ökosteuer zu teuer. Allein im vorigen Jahr seien etwa 3,5 Milliarden Euro an Steuern über den Tanktourismus an Nachbarländer verloren gegangen.

„Ich will die Ökosteuer senken“, sagte der Tourismus-Beauftragte. Für die Einnahmeausfälle müsse es einen Ausgleich geben. Die Jahresvignette müsste auch von Autofahrern aus dem Ausland gekauft werden, die durch Deutschland führen. Durch sie käme allerdings nur ein kleiner Teil in die Kassen.

Kauder sagte dem „Reutlinger General-Anzeiger“: „Das neue Maut-System soll künftig auch für die Pkw-Maut zum Einsatz kommen, denn damit kann

man eine wirklich streckenabhängige Gebühr verlangen.“ Der CDU-Politiker stellte eine steuerliche Entlastung dafür in Aussicht. Die Autofahrer „tragen schon jetzt genügend Belastungen“, sagte er. Zudem müsste sicher gestellt sein, dass die Mauteinnahmen ausschließlich dem Verkehrshaushalt zufließen.

Tiefensee sprach von einer Phantomdiskussion. Die Autofahrer in Deutschland hätten die Straßen bereits durch die Mineralöl- und die Kfz-Steuer bezahlt und dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden, sagte der Minister.

Studie zum Emissionshandel im Verkehr: Emissionshandel im Verkehr sollte an der Treibstoffbereitstellung ansetzen

[Zeitschrift Umwelt, 12.2005]

Wie der bisher auf Kraftwerke und Industrieanlagen beschränkte Emissionshandel in der Europäischen Union künftig sinnvoll auf den Verkehr ausgeweitet werden könnte, wurde in einem Vorhaben untersucht, das nunmehr abgeschlossen wurde. Das UFOPLAN-Vorhaben „Emissionshandel im Verkehr“ (FKZ 202 14 198) konzentrierte sich auf einen Ansatz, der die Menge kohlenstoffhaltiger Treibstoffe für den Verkehr begrenzt (so genannter Up-Stream-Ansatz). Im Vordergrund des Vorhabens standen die praktischen Umsetzungs- und Gestaltungsoptionen eines solchen Zertifikatssystems, das vor allem geringere Transaktionskosten als alternative Ansätze erwarten lässt.

4. ÖFR-Diskussion international

EVP-Fraktionschef im Europaparlament regt Öko- steuer an

[BRF, 23.12.2005]

Der Fraktionschef der konservativen EVP-Fraktion im Europaparlament Hans-Gerd Pöttering hat die Einführung einer europaweiten Ökosteuer angeregt. In einem Hörfunk-Interview sagte der als nächster Vorsitzender des Europaparlaments gehandelte Pöttering, das ständige Feilschen um die europäischen Beiträge auf den Gipfeltreffen müsse ein Ende haben. Stattdessen müsse es Eigeneinnahmen der EU geben. Eine Möglichkeit wäre, so der christdemokratische Europaparlamentarier, die in Deutschland geltende Ökosteuer in der gesamten EU einzuführen.

Für Koike und Gabriel wird 2006 ein entscheidendes Jahr

[Dr. Anselm Görres, FÖS-Vorsitzender]

Ende Oktober legte Yuriko Koike, Japans Umweltministerin, ihren Entwurf vor. Das erste Ökosteuerge-

setz des Landes soll zum Januar 2007 in Kraft treten und mit einer CO₂-Steuer für Haushalte und Industrie rund 2,6 Mrd. Euro Aufkommen erbringen.

Der Verkehrsbereich bleibt außen vor. Anders als bei der deutschen Ökosteuer sollen mit den Erlösen nicht Lohnnebenkosten gesenkt, sondern grüne Projekte finanziert werden. Etwa die Hälfte soll in die Fortwirtschaft gehen, der Rest in die Förderung von Effizienztechniken, Gebäudemodernisierung und neuen Energien.

Die Widerstände im Lande sind nicht gering, auch innerhalb der Regierungspartei LDP und beim mächtigen METI (Ministry of Economy, Trade and Industry) hat das Projekt noch Gegner. Doch Koike ist kein Leichtgewicht – sie gilt sogar als Ninja, als Politikerin mit Killerqualitäten. Sie hat in Koizumis Auftrag innerparteiliche Gegner ausgestochen und mehrere Kabinetttumbildungen überstanden. Die letzte fand Anfang November statt und nur drei Minister blieben im Amt – eine davon die Umweltministerin. Allen drei Überlebenden werden Kronzprinzenqualitäten zugesprochen. Schon für September 2006 hat Premier Koizumi seinen Rückzug avisiert.

Anders als bei uns hat in Japan eine konservative Regierungspartei den Mut, ein Umweltsteuergesetz vorzulegen. Der konservative Regierungschef steht hinter seiner Umweltministerin. Mit Kohls Hilfe hätte auch Frau Merkel 1994 Ökosteuern einführen können. Die Novelle wird sicher noch Veränderungen erfahren, überwiegend wohl Abschwächungen – aber dass sie nach dreizehn Monaten Gesetz wird, darf man vermuten.

Das Koike-Konzept sieht Umweltsteuern in Höhe von 0,15 Prozent des BSP vor. Mit 0,85 Prozent war die rot-grüne ÖSR also sechs Mal mutiger und konsequenter. Diesen Mut wird auch der neue Umweltminister brauchen, wenn er mehr will, als nur rot-grünes Erbe verteidigen. Auch bei uns wird das Jahr 2006 darüber entscheiden, ob es noch Fortschritte bei der Ökosteuer gibt.

In Deutschland hat die neue Koalition soeben beschlossen, bei der Umsatzsteuer nicht nur zwei Prozent Merkelsteuer, sondern großzügig ein weiteres Prozent „Müntesteuer“ (Guido Westerwelle) aufzuschlagen. Ein Prozent Umsatzsteuer entspricht acht Mrd. Euro. Jedes Prozent mehr Mehrwertsteuer sind damit acht Milliarden verschenkte Steuerung. Denn die Mehrwertsteuer ist eine reine Abzocksteuer, ihre Lenkungssignale sind nichts als konsum- und beschäftigungsfeindlich. Echten Mehrwert für die Volkswirtschaft bringen nur Steuern mit positiven Lenkungseffekten. Neben Steuern auf Drogen wie Alkohol oder Tabak sind Umweltsteuern für positive Lenkungseffekte das bekannteste und relevanteste

Modell.

Wenigstens das eine Prozent Münststeuer sollte und könnte der sozialdemokratische Umweltminister noch verhindern. Denn acht Milliarden – das kann man auch über intelligente Ökosteuerergänzungen heraus-holen. Bis zu fünf Milliarden ließen sich bei gutem Willen allein über eine Besteuerung des Flugverkehrs erzielen. Der übrigens verdankt der Ökosteuer eine Verbesserung seiner ohnehin schon privilegierten Wettbewerbslage. Bahn und Straßenverkehr zahlen Ökosteuer, die Luftfahrt nicht – und doch profitiert sie von den dank Ökosteuer niedrigeren Rentenbeiträgen. Die fehlenden drei Milliarden könnten etwa durch einen Einstieg in den Ausstieg von der Dieselsubvention kommen – Gabriel hat diese FÖS-Initiative schon aufgegriffen. Die Dieselsteuer muss schrittweise an den Steuersatz für Benzin herangeführt werden.

Háikei Koike-san, lieber Sigmar Gabriel, bitte nutzen Sie das nächste Jahr für konsequenten Aufbau und Ausbau der Ökosteuer in Ihren Ländern!

PS: Auf meiner Japanreise stellte ich fest, dass die Geschäftswelt dort den gleichen trügerischen Konzepten anhängt wie unsere hiesigen Verbände. Ihre Präferenzen sind klar: Lieber Technik als Targets, eher freiwillig als verbindlich, lieber Nuklear- als Solar-energie, Auswirkungen des Emissionshandels statt zuhause lieber im Ausland. Adam Smith hatte recht: Geschäftsleute sollen Geschäfte machen. Die Entwicklung gemeinwohlkompatibler Lösungen ist nicht ihre größte Kompetenz.

Ökologische Steuerreform in Japan

Als Aktivität im "Deutschlandjahr" hat das Bundesumweltministerium aufgrund des großen japanischen Interesses eine Promotionstour zur Präsentation der Ökologischen Steuerreform gefördert.

Der Vorsitzende des Fördervereins Ökologische Steuerreform, Dr. Anselm Görres, konnte die in Deutschland gewonnenen Erfahrungen im Zeitraum vom 24. Oktober bis 4. November 2005 in insgesamt 16 Veranstaltungen und Gesprächen kommunizieren. Höhepunkte der Reise waren ein Gespräch mit der – kürzlich im Amt bestätigten – japanischen Umweltministerin Yuriko Koike, dem Central Environment Council des japanischen Parlaments, Unternehmen wie Toyota und Mitsubishi sowie einer Reihe von NROs und Umweltökonomien.

Das besondere japanische Interesse galt folgenden Punkten:

- Nähere Informationen, für welche Umweltprojekte ein Teil des Ökosteueraufkommens verwendet wird. In Japan gibt es für viele Steuern und Abgaben eine strikte Zweckbindung zur Einnahmen-

verwendung

- Die Verwendung der Einnahmen zur Senkung der Sozialversicherungsbeiträge, insbesondere bei der Rente. In Japan wird aufgrund ähnlicher demographischer Probleme eine grundlegende Reform des Rentensystems intensiv diskutiert.
- Das empirische Eintreten der doppelten Dividende für Klimaschutz und Arbeitsplätze
- Die Ermäßigungen für die Industrie und die Einbeziehung des Emissionshandels

In diesem Rahmen wurde auch über den Stand der Einführung einer japanischen Ökosteuerreform diskutiert, deren ersten Entwurf Japans Umweltministerin Yuriko Koike Ende Oktober vorlegte. Im Dezember wird der einflussreiche Steuerausschuss der Regierungspartei über die Vorlage entscheiden. Das erste Ökosteuergesetz des Landes soll zum Januar 2007 in Kraft treten und mit einer CO₂-Steuer für Haushalte und Industrie rund 2,6 Mrd. Euro Aufkommen erbringen. Der Verkehrsbereich bleibt außen vor. Die Steuer soll 17 bis 18 Euro pro Tonne CO₂ betragen und insgesamt 43 Mio. Tonnen CO₂ einsparen. Anders als bei der deutschen Ökosteuer sollen mit den Erlösen nicht Lohnnebenkosten gesenkt, sondern Umweltprojekte finanziert werden. Etwa die Hälfte soll in die Forstwirtschaft gehen, der Rest in die Förderung von Effizienztechniken, Gebäudemodernisierung und Erneuerbare Energien.

Besonders erfreulich war die große Aufgeschlossenheit und das enorme Interesse für die deutschen Erfahrungen, sowie die enorme Sachlichkeit und fehlende Schärfe in der politischen Debatte um die Einführung einer Ökosteuerreform – im Gegensatz zur Debatte in Deutschland.

Mit dieser Promotionsreise konnte ein wichtiges Thema der deutschen Umweltpolitik erfolgreich präsentiert werden. Ferner konnte mit dem Format der "Promotionsreise" ein sehr kosteneffizientes Format für zukünftige Aktivitäten in der bilateralen Umweltkooperation getestet werden.

Hier der lesenswerte Bericht von Dr. Anselm Görres über die FÖS-Japan-Reise und die Präsentationscharts:

http://www.eco-tax.info/downloads/D2005_11_Japan-Report.pdf

<http://www.eco-tax.info/D200510-06%20GermanETRforJapan.ppt>

Parlament will EU-Steuer einführen

[Rheinpfalz, 22.01.2006]

Im Europaparlament findet die Idee einer eigenen Steuer für die EU immer mehr Anhänger. Sie soll nach Aussagen diverser Politiker für mehr Transparenz sorgen, den Bürger aber nicht zusätzlich belasten. Die Steuer soll statt bisheriger Zuwendungen eingeführt werden.

Eine EU-Steuer sei „vernünftig“, sagte der Fraktionschef der Sozialdemokraten im EU-Parlament, Martin Schulz, den „Lübecker Nachrichten“. Ingo Friedrichs, Vizefraktionschef der Konservativen, plädierte ebenfalls dafür, dass sich die Europäische Union künftig aus einer europaweiten Steuer finanziere.

Der schleswig-holsteinische Europa-Abgeordnete und Haushaltsexperte Reimer Böge (CDU) verspricht sich dadurch „mehr Transparenz“ für den Bürger. Allerdings dürften den Bürgern keine neuen Lasten aufgebürdet werden, forderten die Politiker übereinstimmend.

„Diese Steuer würde anstatt bisheriger Zuwendungen eingeführt“, sagte Böge. Während Schulz dabei vor allem die Tabaksteuer und die Abgaben auf Flugbenzin im Auge hat, schlägt der CSU-Abgeordnete Friedrich vor, einen Teil der Ökosteuer abzuzweigen.

Schüssel bringt EU-Steuer auf Flugbenzin und Finanztransaktionen ins Gespräch

[Alexander Hagelüken, Süddeutsche Zeitung, 19.01.2006]

Das Europaparlament riskiert eine Machtprobe mit den EU-Regierungen, um mehr Mitsprache beim Haushalt zu gewinnen. Eine große Mehrheit der Abgeordneten lehnte am 18. Januar den Etat für 2007 bis 2013 ab, den die Regierungschefs im Dezember nach monatelangem Ringen beschlossen hatten. Die Parlamentarier kritisierten vor allem die Ausgabenkürzungen bei Bildung, Forschung und Außenpolitik. Einige Abgeordnete forderten, neue Finanzquellen zu erschließen. „Wir brauchen eine EU-Steuer“, sagte der CSU-Haushaltsexperte Markus Ferber der „Süddeutschen Zeitung“. (...)

Zunehmende Einigkeit scheint es zwischen Regierungschefs und Abgeordneten darüber zu geben, die EU-Finanzierung künftig anders zu regeln. „Der Basar von Daressalam ist transparenter als das Gefeilsche der Regierungschefs“, sagte der CSU-Parlamentarier Ferber. Um Haushaltskrisen zu vermeiden, solle sich die EU aus einer bisher rein national erhobenen Steuer finanzieren. „Dafür kommt zum Beispiel die Tabaksteuer in Frage“, sagte Ferber, dessen Partei noch bei der Europawahl 2004 jede EU-Steuer kategorisch abgelehnt hatte. „Allerdings muss klar sein, dass die Bürger nicht zusätzlich belastet werden.“

Schüssel wiederholte seinen Appell, neue Finanzquellen zu erschließen. „Es geht nicht, dass wir aus den ohnehin knappen Haushalten der Mitgliedstaaten immer mehr herauschneiden. Europa braucht eine stärkere Eigenfinanzierung“, sagte er. Schüssel brachte Steuern auf internationale Finanztransaktionen und

auf Flugtickets oder Kerosin ins Spiel. Er versprach, nach dem Scheitern der Verfassungsreferenden in Frankreich und den Niederlanden bis Ende Juni eine „Wegskizze“ zur Zukunft Europas vorlegen zu wollen. In der Debatte bis dahin gehe es um die Identität der Union. Man müsse fragen, was Europa zusammenhalte und welche Grenzen es habe. Die Abgeordneten votierten mit breiter Mehrheit dafür, die Verfassung nicht aufzugeben.

Flugverkehr und Entwicklungshilfe – Frankreich geht voran

Eine neue Bewegung kommt jetzt in die Diskussion um die Kerosinsteuer. Immer mehr Länder fordern eine Flugverkehrsabgabe für die Finanzierung der Entwicklungshilfe. Und Frankreich hat beschlossen, ab 1. Juli eine Flugticketbesteuerung einzuführen. Sie soll für Economy-Class-Flüge von französischem Territorium in der Höhe von 1 € anfallen.

Weitere Informationen finden in diesem Dokument: <http://www.diplomatie.gouv.fr/en/IMG/pdf/argumentaires-eng.pdf>

Schweden: Großer Erfolg für die „Drängelsteuer“

[Reinhard Wolf, taz, 02.02.2006]

Ein Monat Citymaut in Stockholm: Viele Autos bleiben in der Garage, die Einnahmen fallen geringer aus als erwartet, 25 Prozent weniger Verkehr in der Innenstadt, kaum noch Staus, kürzere Fahrtzeiten, mehr Fahrgäste in den Bahnen und Bussen: Nach einem Monat fällt die Bilanz positiv aus bei Stockholms neuer Citymaut. Gunnar Söderholm, Chef der zuständigen kommunalen Behörde, ist „sehr zufrieden“. Zwischen 6.30 und 18.30 Uhr werden maximal 5,50 Euro fällig. Am 17. September entscheiden die Stockholmer in einer Volksbefragung, ob die Maut bleiben soll.

Anders als bei der deutschen Lkw-Maut gab es keine technischen Startprobleme. Rund 300.000 Fahrzeuge passieren täglich die Kamerabrücken; etwa 95 Prozent der Nummernschilder können automatisch abgelesen werden, der Rest muss manuell ausgewertet werden. Vor dem Mautstart hatte die Boulevardpresse die Befürchtung gestreut, die schwedischen Autofahrer würden sich einen Sport daraus machen, die Kameras zu verwirren, indem sie etwa ihre Schilder mit Dreck verschmieren, Prisma- und Spiegelfolien anbringen oder das Nummernschilder nach unten abwinkeln. Doch die unlesbaren Kennzeichen bewegen sich im Promillebereich. Eine drohende Strafe von 80 bis 100 Euro für ein unleserliches Kennzeichen rechnet sich bei höchstens 5,50 Euro Citymaut auch nicht wirklich.

200 Millionen Euro hat die Technik gekostet. Lieferant IBM hofft auf Folgeaufträge. Interesse hätten bereits Kopenhagen, Amsterdam, Rotterdam, Rom und Genua signalisiert. Auch aus einigen deutschen Städten soll es Anfragen geben.

Sollten die Stockholmer weiterhin so häufig ihr Auto in der Garage lassen, wird die Stadt wohl die erwarteten Einnahmen nach unten korrigieren müssen. Diese Entwicklung war auch schon bei der Citymaut in London zu beobachten. Dort wurde dann einfach die Maut von 5 auf 8 Pfund erhöht, um trotz des verminderten Verkehrs die vorgesehenen Verkehrsinvestitionen vorzunehmen. Diesen Weg will man in Stockholm nicht gehen. Die Einnahmen aus der neuen Steuer sind nämlich nicht für konkrete Projekte geplant, sondern sollen erst einmal die Mauttechnik selbst und den in letzter Zeit kräftig verbesserten öffentlichen Nahverkehr finanzieren.

Schweiz: Neue Volksinitiative für Ökosteuer eingereicht

[Basler Zeitung, 26.01.2006]

Eine ökologische Wirtschaftspartei um den Freiämter Pius Lischer hat eine neue Initiative für eine ökologische Energiesteuer gestartet. Lischer will fossile Energien besteuern und mit dem Geld die Sozialversicherungsprämien senken. Die Steuern auf Alkohol und Tabak sollen in die Krankenversicherung fließen.

Die von der Bundeskanzlei vorgeprüfte und am 24. Januar veröffentlichte Initiative sieht vor, dass der Bund zur Finanzierung sämtlicher Sozialversicherungen Steuern auf nicht erneuerbaren Energien wie Erdöl, Kohle oder Atomenergie erhebt. Das Fernziel ist es dabei, alle Prämien durch die Erträge aus dieser Steuer zu ersetzen, wie Mitinitiant Pius Lischer auf Anfrage sagte.

Laut seinen Berechnungen wäre ein Betrag von 62 Rappen pro Kilowattstunde nötig, damit alle Prämien wegfallen könnten. Man dürfe nicht länger die Arbeitnehmenden bestrafen, sondern müsse jene zur Kasse bitten, welche viel Energie verbrauchten, sagte Lischer. Zumindest von der Stossrichtung gleicht das Begehren damit der Initiative «Für eine gesicherte AHV - Energie statt Arbeit besteuern» der Grünen, welche im Dezember 2001 mit 77 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt wurde. (...)

Lischer und seine Partei sind bei der Unterschriftensammlung vorderhand auf sich alleine gestellt und haben keine Unterstützung von Parteien und Verbänden. «Es muss einmal eine Volksinitiative wirklich vom Volk kommen», sagte der Initiant. Er erwägt, zur

Sammlung von Unterschriften auch interessierte Arbeitslose einzusetzen. Bis zum 24. Juli 2007 müssen die nötigen 100.000 Unterschriften beisammen sein.

5. Weitere Umwelt- und Finanzthemen Deutschland

Globalen Klimaschutz regional und lokal umsetzen *[Bayerische Klima-Allianz, 12.2005]*

Die erste Regionale Klimaallianz haben der bayerische Umweltminister Werner Schnappauf und der Vorsitzende des Bund Naturschutz Hubert Weiger gestartet. „Es droht dem Weltklima der K.O. Nicht nur auf internationaler Ebene muss gehandelt werden. Wir brauchen auch ein starkes Signal, globalen Klimaschutz regional und lokal umzusetzen“, so Schnappauf. Bei der ersten Veranstaltung der Klimaallianz ging es um Energiemanagement und energetische Gebäudesanierung. So ließen sich Schnappauf zufolge durch die Sanierung des Wohngebäudebestandes in Bayern rund 25 Prozent der für die Heizung benötigten Energie einsparen. Im Bereich kommunaler Liegenschaften könnten schon durch eine Optimierung der vorhandenen Anlagentechnik sowie ein bewussteres Verhalten der Nutzer dauerhaft Einsparungen bis 20 Prozent realisiert werden. Das zeigten Untersuchungen der Energieagentur Oberfranken. „Handeln ist teuer. Aber Nicht-Handeln kommt auf Dauer noch teurer.“ Der Freistaat unterstütze die Kommunen dabei mit dem CO₂-Minderungsprogramm für kommunale Liegenschaften und einer Förderung kommunaler Energiesparkonzepte auch finanziell. Als weiterer Ansporn werde die Bayern-Liga energiesparender Kommunen ins Leben gerufen. Weitere Informationen zur Bayerischen Klimaallianz unter <http://www.klima.bayern.de>

6. Weitere Umwelt- und Finanzthemen International

Der Klima-Diplomatie fehlt der Motor

[Nick Reimer, Kommentar in der taz vom 28.11.2005]

Zeigen, dass Klimaschutz funktionieren kann, das hatte die EU dem Rest der Welt versprochen.

Und der Rest der Welt hat das auch von Europa gefordert: die USA taten es, weil sie dem ganzen Kioto-System misstrauen; die Entwicklungsländer, weil sie zu Recht auf den Ursprung des Klimaproblems hinweisen: den "Western Way of Life".

Europa war bisher stets der Motor der internationalen Klima-Diplomatie. Mit gutem Grund: Ein Mitteleuro-

päer verursacht 20-mal mehr Kohlendioxid als ein Inder. Aber natürlich muss man auch einem Inder das Recht einräumen, vom Fahrrad auf den Benz umzusteigen - wenn er denn kann. Nun können dies aber nicht nur Inder, sondern auch Chinesen immer öfter. Stiegen aber alle auf den Benz um, so würde nicht nur das Klimasystem ziemlich schnell kollabieren. Europa hat sich deshalb bereit erklärt, einen westlichen Lebensstil zu entwickeln, der ein bisschen klimafreundlicher ist.

Ein bisschen heißt exakt 8 Prozent: Um diesen Betrag will die EU ihren CO₂-Ausstoß bis 2012 senken - bezogen auf das Jahr 1990. Nur: Von diesen 22 Jahren sind 15 schon vorbei. Aktuell liegt das Abendland aber gerade mal bei minus 1,4 Prozent. Europa müsste also, will es sein Ziel noch schaffen, in der Hälfte der Zeit mehr als das Dreifache einsparen. Und das, wo doch die "leichten Jahre" vorbei sind: jene, in denen die zusammengebrochenen Volkswirtschaften im Osten des Alten Kontinents mit höchster Energieeffizienz wieder belebt wurden. Höchste Energieeffizienz bedeutet effizienteste Reduktion von Kohlendioxid.

Schwer vorstellbar also, dass sich der Motor Europa in den verbleibenden sieben Jahren berappelt und sich doch noch ins Ziel schleppen kann. Berappelt er sich nicht, bleibt als Botschaft: Erst wirtschaftliche Verwerfungen ermöglichen effektiven Klimaschutz. Europa bleibt also gar nichts anderes übrig, als sein Klimaziel zu schaffen - und gleich ein nächstes, wesentlich ehrgeizigeres zu formulieren. Entwickelt die EU keine Ideen, wie ihr energetisch ausschweifender Lebensstil klimaverträglicher wird, wird die Welt irgendwann Europa den Lebensstil diktieren.

„Keine Chance für die Kioto-Ziele“

[Nick Reimer, taz vom 18.11.2005]

Die Wirtschaftswissenschaftlerin Claudia Kemfert meint: Europa ist Beweis dafür, dass Klimaschutz scheitern muss.

taz: Frau Kemfert, sind Sie von den dramatisch schlechten Zahlen überrascht?

Claudia Kemfert: Nein, überhaupt nicht. Wer sich die Mühe gemacht hat, die Klimaschutz-Instrumente in Spanien, Griechenland oder Finnland auf ihre Wirksamkeit hin zu untersuchen, musste mit solchen Ergebnissen rechnen. Die Instrumente sind nicht ausreichend.

taz: Die Sünderliste führt etwa Finnland an, das jetzt ein neues AKW baut. Können Sünder mit solchen Maßnahmen ihre Kioto-Ziele noch schaffen?

Claudia Kemfert: Nein, da sehe ich keine Chance. Finnland hat sich beispielsweise verpflichtet, 8 Pro-

zent weniger zu emittieren als 1990. 16 Jahre später liegt das Land mit 22 Prozent im Plus. Das bedeutet: Die Finnen müssten binnen sechs Jahren knapp ein Drittel ihrer Emissionen einsparen. Mir sind keinerlei Instrumente oder Ideen bekannt, die das bewerkstelligen könnten.

taz: Dabei hat die EU ihren Mitgliedern klare Hausaufgaben übertragen. Hat die Kommission Fehler gemacht?

Claudia Kemfert: Es erweist sich bereits heute als Fehler, dass die im Kioto-Protokoll verankerten Reduktions-Verpflichtungen nicht sanktionsbewehrt sind. Weil eben keine Strafe auf dem Fuße folgt, muss man sich auch nicht so anstrengen.

taz: Auch Deutschland war schon mal besser, hat sich von seinem Reduktionsziel weiter entfernt. Woran liegt das?

Claudia Kemfert: Vor allem im Verkehrsbereich gibt es zu wenig Klimaschutz-Maßnahmen. Aber auch von großen Energiekonzernen müssen wir mehr Klimaschutz einfordern.

taz: Fährt die EU jetzt geschwächt auf den Klimagipfel von Montreal?

Claudia Kemfert: Natürlich! Die Europäer waren angetreten, zu beweisen, dass Klimaschutz geht. Daraus haben sie auch ihren Anspruch abgeleitet, Motor in den Verhandlungen zu sein. Klar erscheint heute: Europa wird sein Ziel, 2012 insgesamt 8 Prozent weniger Kohlendioxid als 1990 auszustoßen, nicht schaffen. Nach 16 Jahren Klimaschutz sind wir bei minus 1,8 Prozent. Das bedeutet: Wir müssten in den kommenden sechs Jahren 6,2 Prozent einsparen. Statt Vorreiter zu sein, scheint sich Europa zum Beweis zu entwickeln: Klimaschutz muss scheitern.

7. Links und Publikationen

Applied Research in Environmental Economics

Das Buch versucht, eine Brücke zwischen Wissenschaft und Politik zu schlagen und bietet ein Bild von wissenschaftlichen Ergebnissen zu politikrelevanten Problemen (englischsprachig). Darin ist auch ein Beitrag des stellvertretenden FÖS-Vorsitzenden Kai Schlegelmilch zu den Erfahrungen, insbesondere den wechselnden Einstellungen der Industrie, mit der Ökosteuern enthalten.

<http://www.springeronline.com/sgw/cda/frontpage/0,11855,1-40356-72-51926187-0,00.html>

ÖSR und Emissionshandel

Der Akademie-Report der Akademie für politische Bildung Tutzing berichtet auch über eine Tagung zum

Thema ökologische Finanzreform und Emissionshandel, die vom FÖS mit veranstaltet wurde.
<http://www.apb-tutzing.de/akademieReport/20053/20053.pdf>

ÖSR-Thesen der WASG

Damian Ludewig, Landessprecher der Wahlalternative Arbeit und soziale Gerechtigkeit WASG Baden-Württemberg hat sich mit einem Konzept zur ökosozialen Besteuerung von Ressourcen in der ÖSR-Debatte zu Wort gemeldet.

<http://www.foes.de/downloads/WASG-Ressourcenbesteuerung.pdf>

Wuppertal Bulletin

Die neue Ausgabe des „Wuppertal Bulletin zu Instrumenten des Klima- und Umweltschutzes“ ist erschienen.

Sie plädiert für die Herstellung von Kostentransparenz bei der Siedlungsentwicklung, erklärt die Strategische Umweltprüfung, diskutiert den EU-Vorschlag zur Reduzierung des Klimaeinflusses im Luftverkehr, fragt, was der Clean Development Mechanism mit Verkehrsprojekten und mit Entwicklungshilfe zu tun hat, und beleuchtet das reputierliche Umfeld, das dem Irak die Erhebung von Ölabgaben ermöglichte. Im Vorwort geht Chefredakteur Hans-Jochen Luhmann auch auf das FÖS-Kurzkonzept zur Vermeidung einer nicht-ökologischen Mehrwertsteuererhöhung ein.
<http://www.wupperinst.org/wuppertal-bulletin/>

8. Veranstaltungen

Einfluss der staatlichen Instrumente auf die Energiepreise, 8.März 2006, Konrad-Adenauer-Stiftung Berlin

Das Forum für Zukunftsenergien diskutiert auf seiner Sitzung über staatliche Einflüsse auf die Energiepreise.

<http://www.zukunftsenergien.de/hp2/arbeitsformate/arbeitskreis/ak-programm.htm>

Energiepolitik nach dem Atomausstieg“, Konferenzen mit Helmut Klein, 06. – 10. November 2006, Georg von Vollmar Akademie e.V

Der Ausstieg aus der Atomenergie ist beschlossene Sache, nur die Umsetzung bleibt offen. Wo kommt der Strom her? Welche Alternativen zu den Monopolen der Großkonzerne sind möglich? Welche Energiepolitik ist das Modell der Zukunft? Brauchen wir dann noch Castor-Transporte, Wiederaufarbeitung und Endlager?

Themen: Die Zukunft des Öls: Ölpreise und Ölmultis – Zukunft von Gas und Kohle – Stromversorgung, Strompreissystem und Überkapazitäten – Energiemix, Dezentralisierung und Kommunalisierung – Sonne, Wind und Biomasse – Gibt es Alternativen zu den

Monopolen der Großkonzerne? – wirtschaftliche und politische Abhängigkeiten durch die Energieversorgung – Klimawirkungen – Modelle für die Energieversorgung der Zukunft.

Weitere Information finden Sie auf der Website:
<http://www.vollmar-akademie.de>

9. Debatte

Klum statt Klimakonferenz!

[Martin Unfried, taz, 28.01.2006]

Der Klimaschutz muss raus aus den Nachrichtensendungen und rein in „Wetten, dass ...?“. Erst wenn Heidi Klum bei der Laudatio auf tapfere Stromrebeln weinend zusammenbricht, wird alles gut

Schluss mit dem Gequatsche über Kioto: Das ist meine Erkenntnis aus dem vergangenen Jahr. Diese gut gemeinten aufklärenden Berichte, die Aufsager der besorgten Korrespondenten zerstören wahrscheinlich das Weltklima mehr als alle chinesischen Kohlekraftwerke zusammen. Diese harmlosen Fernhebilder nämlich laden unentwegt negativ auf. Sie vermiesen uns den schönen Klimaschutz, also auch das faszinierende Sparauto, das Passivhaus, die Bahnfahrt und das Solarmodul.

Das funktioniert so: Kuckt man einen 90-Sekunden Fernsehbericht, zuletzt etwa zum Klimagipfel in Montreal, dann überfällt einen sofort der Welt-schmerz. Es bleibt nichts als ein ungutes Gefühl der Ohnmacht. Die Sache ist ja mulilateral so verflucht verwickelt, unglaublich volkswirtschaftlich anstrengend (was das kostet!) und am Ende sowieso immer wieder amerikanisch hundsgemein (Hummer!). Gern wird das Ganze auch noch moralisch verrührt, denn ein jeder soll sich erst mal immer selbst an die eigene Vielfliegernase fassen. Seit einem Jahrzehnt wiederholt sich das. Eine dermaßen miese Aufladung haben nicht mal Osthoff und Guantánamo zusammen.

Darum braucht der Klimaschutz dringend ein neues Marketing. Er muss elektrisieren und nicht deprimieren. Er muss raus aus den Nachrichten und rein in die Unterhaltungssendungen. Und er muss von seinen größten Gegner lernen, den Klimaschändern. Deren positives Image ist doch nicht gottgegeben! Des Volkes Liebe und Leidenschaft ist ehrlich gekauft und geschmiert.

Nehmen wir als Beispiel die Samstagabendunterhaltungssendung „Wetten, dass...?“ (heute wieder, 20.15 Uhr): Zuletzt ließ man einen VW Touareg ein Rennen gegen eine Pferdekutsche fahren. Am Steuer sitzt die sympathische Rallyefahrerin Jutta Kleinschmidt mit VW-Emblem (40 x 40cm) auf dem Overall. Abermillionen Deutsche spüren sofort, welche positive Auf-

ladung hier von Moderator Thomas Gottschalk und der Kleinschmidt rüberspringt zu diesem herrlichen Wüstenfahrzeug.

Das klappt auch mit Kevin Kuranyi, einem Fußballspieler, der in der neuen B-Klasse von Mercedes angekartt wird. Ist doch freundlich, wie diese B-Klasse uns und den DFB zum WM-Titel fährt, oder? „Toller Wagen“, sagt der Thommy en passant, und damit steht es 2:0 für die CO₂-Monster. Man darf gespannt sein, was heute Abend alles beworben wird.

Es gilt nun, nicht zum wiederholten Mal darüber zu klagen, sondern davon zu lernen. Also, Freunde des Klimaschutzes: Wir kaufen uns auch im ZDF ein. Das DFB-Sponsoring von „Wetten, dass ...?“ übernimmt Enercon, der größte deutsche Windanlagenbauer. Leise surrt im Werbeclip eine schicke Windmühle über den Köpfen der deutschen Fußballer. Gottschalks Text lautet: „Super Anlage. erinnert mich an Pamela Anderson! „ Er muss sich sowohl für die Schönheit der neuen E 112 begeistern (Bildvorschlag: Super Slow Motion drehender Rotoren zur Musik von „Wind of Change“) als auch für die Finanzanlage am Windpark, die der ZDF-Zuschauer gewinnen kann (Gottschalk: „Wahnsinns-Rendite!“).

Dann kommt die Wette: Elektroingenieur Jürgen kann photovoltaischen Strom mit der Zunge am angenehmen Kribbeln von Stein-, Braunkohlen- und Atomstrom unterscheiden. Er trägt einen Overall von „Solarworld“, dem hoffungsvollen Shootingstar am Aktienhimmel.

Danach folgt das „Sportstudio“. Präsentiert von Twike, dem superleichten Elektrotrend-Mobil. Und am nächsten Abend ist Promigala: die Vergabe des Euro-solarpreises zur besten Sendezeit um 20.15 Uhr, diesmal in der ARD.

Heidi Klum hält eine Laudatio auf die Schönauer Stromrebellin und beginnt zu weinen, als sie vom Kampf gegen die Konzerne erzählt. Am Ende überreicht Franz Beckenbauer an den Solarpapst und SPD-MdB Hermann Scheer den Scheck für das von OBI gesponserte 1.000-Megawatt-PV-Kraftwerk auf 10.000 Fußballstadien der Republik.

Sehen Sie: Das ist es, was ich unter positiver Aufladung verstehe. Nur so kommen der Klimaschutz und seine Produkte raus aus der Sauerbierecke.

Wer braucht denn dann noch diese lächerlichen Klimagipfel mit ihren Pipifaxbeschlüssen? Die Amerikaner und Chinesen werden auf den Knien heranschrubben, um zu erkunden, warum wir hier so blühen.

Ja, wir werden blühen — im Glanze des Glückes der Effizienzrevolution und im Nirwana der ewig Erneuerbaren.

Ökosteuer-Freiheit für die Bahn!

[Franz Alt, 2005]

Kein Verkehrssystem belastet die Umwelt so wenig mit Schadstoffen wie die Bahn — aber die Bahn ist der größte Ökosteuerzahler. Das ist ungerecht gegenüber dem Auto und total unfair gegenüber dem Flugzeug, wo für den Treibstoff noch immer überhaupt keine Steuer bezahlt werden muss.

Zu den grundsätzlichen Umweltvorteilen der Bahn kommt hinzu, dass die Deutsche Bundesbahn zwischen 1990 und 2004 ihren Strom- und Dieselverbrauch auf die Verkehrsleistung bezogen um 22 Prozent reduzieren konnte — Ende 2005 dürften es 25 Prozent sein.

Alle Lokführer haben in Kursen gelernt, so sanft zu fahren, das Strom oder Diesel gespart wird. Innovative Antriebstechniken sorgen außerdem dafür, dass beim Bremsen nicht nur Reibungswärme, sondern auch Strom produziert wird. So speisten ICE, S-Bahnen und E-Loks 2004 fast 600 Gigawatt Stunden Strom in die Oberleitung ein. Das entspricht der Jahresleistung von etwa 250 Windrädern. Dadurch hat die Bahn ihren Umweltvorsprung gegenüber anderen Verkehrsmitteln noch ausgebaut, den Pkw und Flugzeuge belasten heute die Umwelt mehr als 1990.

Mit ihrem „Klimaschutzprogramm 2020“ will die Deutsche Bahn bis 2020 weitere 15 Prozent CO₂ einsparen. Dafür sollte die neue Bundesregierung der Bahn endlich die Ökosteuern ermäßigen oder erlassen. Klaus Töpfer fordert schon seit 15 Jahren Steuern auf Benzinsprit: „Es ist ökologisch ein Unsinn, den Treibstoff so weit herunter zu subventionieren, dass Flüge für 10, 20 oder 30 Euro zu haben sind.“

Die Grünen und die großen Umweltverbände verlangen zurecht faire Umweltbedingungen für die Bahn und eine Kerosinsteuer für Flugzeuge. Langfristig kann Arbeit in Deutschland nur billiger werden, wenn Energieverbräuche teurer werden. Bis 2050 könnte der Flugverkehr bis zu 16 Prozent für die weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich sein.

Die globale Wettervorhersage ist besorgniserregend. Jeder voll besetzte ICE und jede Straßenbahn erspart der Umwelt Feinstaub, Verkehrslärm, Klimabelastung und noch mehr Parkhäuser. Jeder voll besetzte ICE holt 500 Autos von der Autobahn.

[...] Partikelausstoß seit 1990 um 86 Prozent gesenkt Die „Dreckschleudern“ sind bei der Bahn ausgestorben. Durch neue Motoren und mehr elektrisch be-

triebene Züge konnte der Ausstoß von Dieselrußpartikeln in den vergangenen 15 Jahren von 4370 auf 607 Tonnen reduziert werden, ein Rückgang um 86 Prozent. Allein im Jahr 2004 sank der Partikelaustritt um 6,6 Prozent, auch der Ausstoß weiterer Luftschadstoffe wurde gegenüber 2003 spürbar gesenkt: Stickoxide um 4,7 Prozent, Schwefeldioxid um 4,1 Prozent und Kohlenmonoxid um 5,6 Prozent. Spezifischer Energieverbrauch sinkt weiter Die Bahn befördert Fahrgäste und Güter immer effizienter an ihr Ziel. Der „spezifische Energieverbrauch“, der benötigt wird, um einen Reisenden bzw. eine Tonne Fracht über 100 Kilometer zu befördern, sank 2004 gegenüber dem Vorjahr im Personenverkehr um knapp sechs Prozent, im Güterverkehr um vier Prozent. Für 100 „Tonnenkilometer“ verbrennt ein Lkw sechs Liter Dieselkraftstoff, die Bahn umgerechnet nur 1,4 Liter.

[...] Alle 14000 Lokführer des Personenverkehrs haben in den vergangenen beiden Jahren trainiert, wie man auf der Strecke Energie spart und trotzdem pünktlich ist. Den Erfolg kann man messen: Zwischen Hamburg und München spart ein ICE mit vorausschauender Fahrweise 4000 Kilowattstunden Strom ein - so viel wie eine vierköpfige Familie im Jahr verbraucht. Weil das „Programm Energiesparen“ des DB Personenverkehrs so erfolgreich ist, werden künftig auch die Lokführer des Güterverkehrs entsprechende Kurse absolvieren.

[...] Auch Lärmschutz gehört zum Umweltschutz, darum hat die Bahn 2004 rund 30 Kilometer Lärmschutzwände errichtet und 7800 Wohnungen entlang von stark befahrenen Strecken mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Außerdem packt die Bahn da an, wo der Lärm entsteht: In neue Güterwagen werden beispielsweise seit 2001 so genannte Flüsterbremsen mit Kunststoffsohle eingebaut, die die Lärmemission erheblich verringern.

Die Bahn lässt in Sachen Nachhaltigkeit nicht locker und hat konkrete Ziele in ihrem Umweltprogramm definiert: So soll beispielsweise bis zum Jahr 2008 die Abfallmenge um zehn Prozent reduziert werden. Und bis zum Jahr 2020 will die DB den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid ausgehend vom Jahr 2002 noch einmal um mindestens 15 Prozent verringern. Außerdem wird bis 2020 eine Halbierung des Lärms angepeilt.

Bahn zahlt fast 200 Millionen Euro Ökosteuer. Mit 192 Millionen Euro zählte die Bahn 2004 zu den größten Ökosteuerzahlern. Obwohl die Politik nicht müde wird, die Bedeutung der Schiene als besonders umweltverträgliches Verkehrsmittel zu betonen, wird die Deutsche Bahn gegenüber anderen Verkehrsmit-

teln weiterhin steuerlich benachteiligt: Luftverkehr und Binnenschiffe zahlen weder Mineralöl — noch Ökosteuern, Auch vom Emissionshandel sind die Konkurrenten der Bahn bisher kaum erfasst worden, während bei der Bahn hierdurch die Strompreise steigen.

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.