



Förderverein Ökologische Steuerreform e.V.

FÖS-Mitteilungen Nr. 31 – Februar 2005

1

Inhalt dieser Ausgabe

1. Einführung/Leitartikel	1
2. ÖFR-Diskussion in Deutschland	3
3. ÖFR-Diskussion international	5
4. Aktivitäten rund um die Ökosteuer	6
5. Weitere Umwelt- und Finanzthemen Deutschland	7
6. Weitere Umwelt- und Finanzthemen International	9
7. Beiträge und Reaktionen unserer Leser	10
8. Links und Publikationen	11
9. Veranstaltungen	11
10. FÖS: In eigener Sache	12

1. Einführung/Leitartikel

Lieber spät pubertär als früh verkalkt

[Matthias Seiche, FÖS-Vorstand Januar 2004]
Endlich bewegt sich wieder was! In der zweiten Januarwoche lancierten Bündnis 90/Die Grünen ihre Vorschläge zur Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform. Genau genommen war es ein Konzept von Fraktionsvize Reinhard Loske, das nach der Zustimmung der Umwelt- und Finanzpolitiker noch von der gesamten Fraktion abgesegnet werden muss. Danach rauschte es mehrere Tage kräftig im Blätterwald. Ein wenig Aufregung war dabei, ein kleiner Koalitionsstreit wurde inszeniert und Franz Müntefering verstieg sich zu der Bemerkung, die Vorschläge der Grünen seien Zeichen einer „spätpubertären Phase“. Jetzt ist erst einmal wieder Ruhe eingekehrt, denn auch die Grünen bemühten sich, die Debatte nicht zu sehr anzuheizen.

Von Anfang an war klar, dass es nicht um kurzfristige Entscheidungen geht. Erst im Sommer – nach den Landtagswahlen in Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen – will sich die Koalition an die Gesetzgebung machen. Trotzdem ist es richtig, rechtzeitig öffentliche Zeichen zu setzen. Denn ganz ohne Streit wird sich die Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform nicht durchsetzen lassen. Die Vorschläge selbst sind äußerst moderat: keine allgemeinen Ökosteuer-Erhöhungsschritte, sondern der Abbau von Steuervergünstigungen für den Flugverkehr und das produzierende Gewerbe stehen im Mittelpunkt. Zusätzliche Bonbons für Bahnfahrer (Mehr-

wertsteuersenkung), Häuslebauer (Förderprogramme für die Altbausanierung) und die Industrie (Befreiung von der Ökosteuer für Anlagen, die am Emissionshandel teilnehmen) sollen das Paket schmackhafter machen. Eine ähnliche Strategie hat der FÖS bereits im Mai 2004 in dem Memorandum Umsteuern 2004 vorgeschlagen. Bei aller Freude über den Vorstoß der Grünen bleibt daher die Frage: Warum ging es nicht früher? Schließlich war die Überprüfung der Ökosteuer laut Koalitionsvereinbarung im Jahr 2004 vorgesehen.

Angesichts der Blockade von Teilen der SPD ist nüchterner Realismus angesagt: Auch im Sommer 2005 wird die Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform kein Selbstläufer. Für Ökosteuer-Befürworter bleibt daher eine Menge Arbeit zu tun: Einerseits müssen wir die Argumente für unsere Vorschläge weiter schärfen. Zum Beispiel sind die Zweifler davon zu überzeugen, dass der Einstieg in die Kerosinbesteuerung auf inländischen Flugstrecken ohne nennenswerte Ausweichreaktionen durchsetzbar ist. Andererseits werben wir mit unseren Verbündeten offensiv in der Öffentlichkeit. Die gute Resonanz auf die vom FÖS verbreitete Erklärung von 130 Wissenschaftlern und auf die vom BUND initiierte Pro-Ökosteuer-Erklärung von 24 Verbänden ermutigt uns, auf diesem Weg weiter zu machen. Auch für dieses Jahr haben wir wieder einige Überraschungen vorbereitet.

Handel mit Emissionen beginnt

[Anselm Görres, Vorsitzender FÖS, Aussenansicht in der Süddeutschen Zeitung, voraussichtlich Januar 2005] Anfang des Jahres ist Hartz-IV in Kraft getreten. Gleichzeitig hat die dritte Stufe der Steuerreform begonnen sowie die Lkw-Maut, letztere allem Anschein nach sogar erfolgreich. Kein Wunder, dass angesichts solch großer Schritte das weltpolitisch viel wichtigere Ereignis fast übersehen wird: Für 15 westeuropäische Länder ist 2005 Startjahr des Emissionshandels. Es ist der mutige Beginn eines globalen Großexperiments. Anlass genug, die Folgen für Betriebe und Bürger, aber auch die Bedeutung für Umwelt und Europa zu hinterfragen.

Ende Dezember erhielten 1200 deutsche Unternehmen für rund 1850 Anlagen von der Deutschen Emissionshandelsstelle ihre Zuteilungsbescheide. Darin ist festgelegt, wie viele kostenlose Emissionsrechte jede Anlage für die nächsten drei

Jahre erhält. Insgesamt bekamen die Unternehmen Zertifikate für 1485 Millionen Tonnen für 2005 bis 2007, also 495 Millionen pro Jahr. Unterstellt man einen Zertifikatepreis von fünf Euro je Tonne CO₂, so hat der viel gescholtene Umweltminister den 1200 Unternehmen zu Weihnachten fast 7,5 Milliarden Euro „geschenkt“. Oder jedem der 1200 Unternehmen zwei Millionen pro Jahr.

Praktisch wird der Zertifikatehandel erst in einigen Monaten beginnen. Zum einen sind dafür noch Konten im nationalen Emissionshandelsregister zu eröffnen. Zum anderen dürften die meisten Inhaber der neuen Rechte erst abwarten, wie sich ihr Eigenbedarf und der Marktpreis für Zertifikate entwickeln.

Bisher hatte man in Deutschland mit rund 2800 Industrieanlagen und Kraftwerken gerechnet – dabei sind es aber nur 1850 Anlagen. Doch diese Anlagen produzierten bisher 500 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen und damit 60 Prozent der deutschen Gesamtemission von insgesamt 840 Millionen Tonnen (2003). Schon hierin zeigt sich der administrative und kontrolltechnische Charme des Instruments: Mit den 1200 Unternehmen, denen die 1850 Anlagen gehören, sind nicht einmal ein halbes Promille der 2,9 Millionen deutschen Betriebe direkt betroffen. Da es sich überwiegend um Großunternehmen handelt, ist ihnen die Bewältigung des Aufwands zumutbar.

Den Normalbürger treffen keinerlei administrative Lasten, ebenso wenig die meisten mittelständischen und Kleinbetriebe. Auch mit indirekten ökonomischen Lasten ist in der Startphase kaum zu rechnen. Alle europäischen Länder haben den Mantel der Erstausrüstung sehr großzügig geschneidert.

Für 111 der 495 Millionen Tonnen deutscher Zertifikate wurden Vorleistungen anerkannt – hierfür wird auch in der zweiten Handelsperiode (2008 bis 2012) keine Minderung verlangt. Zu 80 Prozent kommt dieser Vorteil ostdeutschen Betrieben zugute – eine beachtliche Erleichterung ab 2008. Rund sechs Millionen Tonnen jährlich wurden für Härtefälle, Kraftwärmekopplung und zum Ausgleich künftig entfallender Atomkraftwerke vergeben.

Durch die großzügige Erstausrüstung mit Emissionsrechten muss vorerst kein Land Wettbewerbsnachteile fürchten. Ebenso wenig müssen deutsche Betriebe und Bürger Angst haben, dass sich die Produkte der 1850 Betriebe schon in den nächsten Jahren spürbar verteuern. Für die Anwälte konsequenter Klimaschutzpolitik ist dies natürlich ein ernsthafter Kritikpunkt. Nicht wenige von

ihnen fürchten, dass das mit großem Brimborium eingeführte Instrument so zahnlos bleibt, dass die gewünschten Preisimpulse und Sparanreize gar nicht wirksam werden. Im Börsenjargon bedeutete dies die "Illiquidität" der neuen Klimabörsen, die gerade überall entstehen. Mangels kaufkräftiger Nachfrage käme es allenfalls zu einem lachhaft niedrigen Zertifikatepreis mit minimalen ökologischen und ökonomischen Effekten.

Doch die teils skeptischen, teils zynischen Kritiker übersehen das Wesentliche. Erstmals gibt es in 15 EU-Staaten eine harte Obergrenze für einen Großteil aller Emissionsquellen. Die Grenze ist wahrscheinlich zu großzügig angesetzt – aber wenigstens kann sie nicht mehr überschritten werden. Diese harte Deckelung wäre mit keinem anderen Umweltinstrument erreichbar, durch Ökosteuern nicht und schon gar nicht durch Ordnungsrecht. Je eher es zu der erhofften wirtschaftlichen Renaissance Europas kommt, umso spürbarer wird die Grenze. Die Kritiker übersehen zudem, dass die Grenze in Zukunft weiter abgesenkt werden kann, durch schon bereitstehende oder zu schaffende Instrumente. Mag der Emissionshandel heute noch zahnlos scheinen, sind doch künftige Zähne schon vorgesehen oder noch einpflanzbar. So können die Staaten ab 2008 die Zertifikate teilweise versteigern.

Es gibt natürlich auch Kritiker, die das Instrument nicht zu schwach, sondern zu stark finden. Industrielle, denen Klimaschutz wenig bedeutet, mögen ihre amerikanischen Wettbewerber beneiden, die noch die vermeintlichen Vorteile einer umweltblinden Wirtschaftspolitik genießen. Manchen geht jede staatliche Umweltpolitik zu weit. Am liebsten möchten sie mit freiwilligen Vereinbarungen selbst bestimmen, wie viel Umweltschutz sein soll.

Verantwortliche Umweltpolitik muss den Emissionshandel gegenüber Kritik aus unterschiedlichen Lagern und Motiven verteidigen. Vielleicht ist es dabei hilfreich, sich klar zu machen, dass der Emissionshandel in Europa seine Geburt einer ganzen Kette von Wundern verdankt.

Ein besonders großes Wunder war es schon, dass nach zahlreichen Konferenzen – beginnend 1979 in Genf, mit weiteren Stationen etwa in Toronto, Hamburg, New Delhi, Rio, Berlin – das Abkommen überhaupt zustande kam (1997 in Kioto). Ein zweites politisches Wunder verbrachte die EU, als sie 2003 die Europäische Emissionshandels-Direktive verabschiedete, obwohl damals noch keineswegs sicher war, ob die noch ausstehenden Ratifizierungen zustande kommen würden. Doch

mit Putins Unterschrift am 5. November 2004 fiel die letzte Hürde.

Mit Fug und Recht darf man ein weiteres Wunder darin sehen, dass ausgerechnet jenes große Land, das bis heute gleichgültig im Klimaabseits steht, das entscheidende Instrument der Umsetzung liefert: die USA. Sie hatten weltweit als erste (wenngleich in geringem Umfang) Praxiserfahrungen mit Zertifikaten gesammelt. Jetzt bringen die Europäer ein Instrument zur Marktreife, das Amerika erfunden hat. Oft genug lief es umgekehrt!

Als viertes Wunder mag schließlich das Tempo gelten, mit der der Emissionshandel den Weg vom Lehrbuch ins Gesetzbuch fand. Ökosteuern wurden schon 1920 von Arthur Pigou "erfunden", aber erst in den 90er Jahren implementiert – 70 Jahre danach. Nennenswerte Veröffentlichungen zum Emissionshandel erschienen erst in den 70er Jahren. Nur 30 Jahre später wurde der Emissionshandel zum EU-Gesetz. Nun wird es eine spannende Aufgabe für uns alle, daraus für das Klima und für Europa eine Erfolgsgeschichte zu machen.

2. ÖFR-Diskussion in Deutschland

Erklärung von 130 Wissenschaftlern zur Weiterentwicklung der Ökologischen Steuerreform

[Pressemitteilung des FÖS, Berlin, 16.11.2004]

Mehr als 130 Wissenschaftler sprachen sich am 16. November in einer Erklärung für die Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform aus. In der vom Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) präsentierten Erklärung fordern die Professorinnen und Professoren von der Bundesregierung konkrete Schritte zur Fortentwicklung der Reform.

Prof. Claudia Kemfert, Unterzeichnerin der Erklärung und Abteilungsleiterin am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung: „Die ökonomische Forschung zeigt, dass die ökologische Steuerreform die Umwelt entlastet und Beschäftigung fördert. Unsere Volkswirtschaft ist zu stark von den Schwankungen der Rohölpreise abhängig. Die Ökosteuer hilft Deutschland, sich von der Sucht nach Rohöl zu befreien. Die zahlreichen Gewinner der ökologischen Steuerreform schweigen vornehm, während die Gegner laut gegen die Reform polemisieren. Mit unseren Forschungsergebnissen wollen wir zur Versachlichung der Debatte beitragen.“

Prof. Martin Jänicke, Unterzeichner der Erklärung und Mitglied im Sachverständigenrat für Umweltfragen: „Wegen der hohen Rohölpreise ist eine Pause bei der weiteren Anhebung der Kraftstoff-

steuern sinnvoll. Aber die Bundesregierung sollte endlich die Steuervergünstigungen für Diesel, den Flugverkehr und die Industrie abbauen. Von Karstadt bis Opel werden die Arbeitnehmer wegen der hohen Abgaben auf Arbeit unter Druck gesetzt. Die Senkung der Lohnnebenkosten durch eine ökologisch-soziale Finanzreform mit Subventionsabbau ist die bessere Alternative als eine Erhöhung der Mehrwertsteuer.“

SPD und Grüne wollen laut Koalitionsvertrag noch in diesem Jahr über die Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform entscheiden.

Der Förderverein Ökologische Steuerreform ist ein Zusammenschluss von Wissenschaftlern, Unternehmern und Vertretern von Umweltorganisationen, die sich seit zehn Jahren für eine umfassende ökologische Finanzreform engagieren.

Gemeinsame Erklärung deutscher Wissenschaftler/innen zur Weiterentwicklung der Ökologischen Steuerreform ab 2004

[Wissenschaftlererklärung, 16.11.2004] Die Ökologische Steuerreform ist ein unverzichtbares Instrument für Umweltschutz, Beschäftigung und Innovation. Sie soll langfristig fortgeführt und weiter verbessert werden.

Ökosteuern wirken

Die ersten Stufen der Ökologischen Steuerreform wirken sich bereits positiv aus:

Der Kraftstoffverbrauch ist zwischen 1999 und 2004 erstmals leicht gesunken, nachdem er vorher jahrzehntelang angestiegen war.

Ohne Ökosteuern läge der Rentenbeitrag um ca. 1,7 Prozentpunkte über dem heutigen Niveau.

Die Ökologische Steuerreform trägt zur Sicherung von Arbeitsplätzen bei.

Ökosteuern sind international auf dem Vormarsch

Deutschland trägt auch in Zukunft eine besondere Verantwortung für den Klima- und Ressourcenschutz. Schon bisher war die Ökologische Steuerreform in Deutschland eingebettet in Ökosteuer-Schritte u.a. in Dänemark, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Österreich und Schweden. Weitere Ökosteuer-Schritte in Deutschland bringen die europäische Energiesteuer-Koordinierung voran, denn das Einstimmigkeitsprinzip in Steuerfragen verhindert zur Zeit eine noch stärkere Harmonisierung.

Die Grundprinzipien der Ökologischen Steuerreform

Folgende Grundprinzipien der Ökologischen Steuerreform sollen auch in Zukunft berücksichtigt werden:

Stetige, stufenweise und für mehrere Jahre vorab festgelegte Erhöhung der Energiesteuern;

Breite Bemessungsgrundlage auf alle nicht erneuerbaren Energieträger;

Aufkommensneutralität - das Gesamtniveau der Steuern und Abgaben in Deutschland darf nicht steigen.

Was noch besser werden muss

Die Ökosteuer-Ermäßigungen für das produzierende Gewerbe müssen an den europäischen Emissionshandel und die EU-Energiesteuerrichtlinie angepasst werden. Die statistische Zugehörigkeit eines Unternehmens zum produzierenden Gewerbe ist als Kriterium für Ökosteuer-Ermäßigungen nur bedingt sachgerecht.

Das zusätzliche Ökosteuer-Aufkommen aus weiteren Ökosteuer-Stufen nach 2004 soll nicht mehr zur Erhöhung des Bundeszuschusses an die gesetzliche Rentenversicherung politisch zweckgebunden werden. Ökosteuern sollen stattdessen so in die Finanzpolitik integriert werden, dass das Steuer- und Abgabenniveau nicht weiter steigt (Aufkommensneutralität).

Die Herausforderung im Jahr 2004

Ökosteuern sind eine verlässliche Säule für ein leistungs- und beschäftigungsförderndes, unbürokratisches und weniger konjunkturanfälliges Steuersystem.

Wir fordern die Politikerinnen und Politiker aller Parteien im Bundestag dazu auf, die Diskussion über die Ökologische Steuerreform sachlich und ohne Zapfsäulen-Polemik zu führen. Alle Fraktionen im Deutschen Bundestag sind sich einig, dass Preissignale der effizienteste Weg sind, um knappe Ressourcen zu schonen. Die demokratische Auseinandersetzung im Detail darf diesen Konsens nicht zerstören.

Die Ökologische Steuerreform ist eine unverzichtbare Säule einer nachhaltigen Finanzpolitik. Deutschland braucht weitere Ökosteuer-Stufen für Umweltschutz, Innovationen und wirtschaftliche Dynamik. Dafür setzen wir uns ein.

Unterzeichner: Über 130 Professoren und Wissenschaftler

Gewerkschaft, Umweltverbände und Unternehmer fordern Weiterentwicklung der Ökologischen Steuerreform

[Gemeinsame Presseerklärung von BUND, Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt und UnternehmensGrün, 29.12.2004] Umwelt- und Unternehmervverbände sowie die Gewerkschaft IG Bau verlangen von der Bundesregierung die Fortsetzung der ökologischen Steuerreform im kommenden Jahr. Rot-Grün habe in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt, bereits 2004 darüber zu entscheiden. Entsprechende Beschlüsse seien jedoch bisher vertagt worden.

Die 24 Organisationen mit zusammen über fünf Millionen Mitgliedern fordern von der Bundesregierung klare Aussagen, wie sich die Energiesteuern in den nächsten Jahren entwickeln sollen. Ungerechtfertigte Steuervergünstigungen wie jene für den Flugverkehr müssten abgebaut werden. Schnellstmöglich umzusetzen sei auch die europäische Energiesteuer-Richtlinie und die Harmonisierung der europäischen Energiesteuern. Außerdem könne die Ermäßigung der Mehrwertsteuer für Bahntickets helfen, wieder mehr Fahrgäste in die Züge zu bringen. Maßnahmen zur Förderung der Altbausanierung und die Einrichtung eines Fonds für stromeffiziente Techniken könnten zusätzlich zum Energiesparen motivieren.

Angelika Zahrnt, Vorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND): „Die ökologische Steuerreform ist ein Erfolgsmodell. Die Lohnnebenkosten werden niedriger, Energie wird gespart. Dieser Weg muss fortgesetzt und ausgebaut werden.“

Klaus Wiesehügel, Bundesvorsitzender der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt: „Die ökologische Steuerreform hilft, die Sozialsysteme zu stabilisieren und Arbeitsplätze zu sichern. Ohne Ökosteuern läge der Rentenbeitrag heute um 1,7 Prozentpunkte höher.“

Gottfried Härle, Vorstand des Verbandes UnternehmensGrün: „Die Abgaben auf Arbeit sind im Vergleich zu Umweltsteuern immer noch zu hoch. Je früher sich die deutsche Volkswirtschaft auf steigende Energiepreise einstellt, desto unabhängiger sind wir, wenn es mit der Verknappung der Ressourcen noch ernster wird.“ Neben den drei genannten Organisationen unterstützen u.a. der Unternehmervverband B.A.U.M., die Bundesverbände Kraft-Wärme-Kopplung und Erneuerbare Energien, die Verbraucher Initiative, die Umweltverbände Deutscher Naturschutzring (DNR), der Naturschutzbund NABU, Greenpeace, der World

Wildlife Fund (WWF), der Förderverein Ökologische Steuerreform, die Katholische Landjugendbewegung und das Forum Umwelt und Entwicklung die Initiative.

Zur Text der gemeinsamen Erklärung und der unterzeichnenden Verbände: <http://www.oeko-steuer.de/>

Grüne für umfassende Steuer – und Finanzreform

[Frankfurter Rundschau, 11.01.2004] Die Grünen arbeiten an einem Konzept für eine umfassende ökologische Steuer- und Finanzreform: Fliegen und Autofahren soll zum Teil teurer, Bahnfahren dagegen billiger werden. Das sind Kernpunkte eines von Vize-Fraktionschef Reinhard Loske erarbeiteten Konzepts.

Das Programm liegt der "Berliner Zeitung" vor. Demnach soll die Ökosteuer derzeit nicht erhöht, dafür aber jedes Jahr überprüft werden. Die Vorschläge sollen in Kürze von der Bundestagsfraktion verabschiedet werden und als Grundlage für Gespräche mit der SPD dienen.

Unter anderem wird in dem Papier eine Kerosinsteuer und eine Mehrwertsteuer auf grenzüberschreitende Flüge befürwortet. Die Entfernungspauschale solle gekürzt werden. Im Gegenzug solle für Bahntickets nur der halbe Mehrwertsteuersatz gelten und mehr Geld zur Altbauanierung und zur Stromeinsparung bereitgestellt werden.

Die derzeitige Höhe der Lastwagen-Maut wird der Zeitung zufolge in dem Konzept als "Einstieg" bezeichnet. Die Kfz-Steuer solle reformiert und nicht mehr nach dem Hubraum sondern nach dem Verbrauch berechnet werden. Die Erdgassteuer in der Stromerzeugung solle abgeschafft werden.

FÖS in der Presse – Umweltsteuern: Niedrig

[Fritz Vorholz, aus: Die ZEIT vom 28.10.04] Eine bisher kaum beachtete Studie der OECD könnte in Deutschland noch für Aufregung sorgen. Laut der vergleichenden Expertise über die Steuersysteme in den 30 Mitgliedsländern des Industrieländerklubs belasten hierzulande Umweltabgaben die Wirtschaft weniger als in wichtigen Nachbarländern. Während im Durchschnitt der 15 alten EU-Mitglieder Umweltsteuern mit 2,84 Prozent des Bruttoinlandsprodukts zu Buche schlagen, sind es in Deutschland nur 2,58 Prozent.

Die überraschenden Zahlen haben vor allem die Grünen aufhorchen lassen. In ihren Kreisen wird seitdem darüber diskutiert, ob man sich – Entgegen der Regierungslinie – nicht doch für eine weitere Erhöhung der Ökosteuer stark machen solle. Besonders bei der Heizölsteuer, die mit 6,2 Cent

pro Liter weit unter den Sätzen Dänemarks oder Italiens liege, sei noch Spielraum, heißt es inoffiziell.

Abgeschlossen ist die Meinungsbildung bei den Grünen allerdings noch nicht. Um ihren Kurs abzustecken, wollen Parteichef **Reinhard Bütikofer** und der stellvertretende Fraktionsvorsitzende, **Reinhard Loske**, zunächst eine Runde von Experten konsultieren. Das Treffen soll Anfang November stattfinden. Eingeladen haben die Grünen unter anderem den Chef des Umweltbundesamtes, **Andreas Troge** (CDU), den Chefökonom der Deutschen Bank, **Norbert Walter**, sowie den Regensburger Wirtschaftspräsident **Wolfgang Wiegard**. Wiegard ist nicht nur Vorsitzender der fünf Wirtschaftsweisen, sondern – ebenso wie Walter – Mitglied im Beirat des Fördervereins Ökologische Steuerreform (FÖS). Der FÖS hat kürzlich ein Memorandum vorgelegt, in dem er die weitere Erhöhung der Ökosteuer fordert: Die Steuer auf Heizöl soll danach um jährlich 2 Cent je Liter erhöht werden, die auf Kraftstoff um 3 bis 5 Cent.

3. ÖFR-Diskussion international

China wehrt sich gegen Spritfresser

[Matthias Urbach, taz, 31.12.2004] Ab 2005 dürfen in China nur noch Autos verkauft werden, die einen bestimmten Spritverbrauch nicht überschreiten. General Motors, DaimlerChrysler und Volkswagen werden ihre großen Modelle nicht mehr absetzen können. Ob Europa daraus lernt?

Viele Autos, die VW, Daimler oder BMW in Deutschland ganz normal verkaufen, werden sie in China künftig nicht mehr absetzen können. Grund ist ein Umweltschutzgesetz, das zu Jahresbeginn in Kraft tritt: Alle Neuwagen müssen einen Grenzwert für den Spritverbrauch einhalten. Er liegt je nach Fahrzeuggewicht zwischen 6,2 Litern pro 100 Kilometer für Kleinwagen und 15,5 Litern für Kleinlaster.

So darf ein Auto wie der Golf (1.150 Kilo Gewicht) nicht mehr als rund 8,8 Liter verbrauchen oder ein Geländewagen wie der VW Touareg (gut 1.700 Kilo) nicht mehr als 12 Liter. Ab 2008 verschärfen sich die Werte auf 8 beziehungsweise 10,7 Liter.

Damit lassen sich bei vielen Modellen größere Motorisierungen nicht mehr absetzen. "Vor allem die zweite Stufe ist anspruchsvoll, die erste noch nicht", urteilt Verkehrsexperte Axel Friedrich vom Umweltbundesamt, der sich vor Ort über das Gesetz informiert hat. "Rund 80 Prozent der von deutschen Herstellern heute verkauften Fahrzeuge

können ab 2008 nicht mehr verkauft werden."

Einige Hersteller müssen sich aber auch bei der ersten Stufe schon deutlich umstellen. So haben die Fahrzeuge, die der amerikanische Autogigant General Motors (GM) in China im vergangenen Jahr verkaufte, nur zu 42 Prozent den 2005-Standard erfüllt. Das ermittelte das World Resources Institute (WRI). Betroffen sind vor allem die spritschluckenden Vans und Sport Utility Vehicles (SUVs), also Luxusgeländewagen wie der VW Touareg oder der zwei Tonnen schwere BMW X 5.

Auch GM baut solche Fahrzeuge, mit zumeist noch höheren Verbräuchen. Nur 4 Prozent der heute in China verkauften SUVs und Vans erfüllen laut WRI die Grenzwerte ab dem kommenden Jahr. Am besten vorbereitet sei der französische PSA-Konzern (Peugeot/Citroen). Dessen Fahrzeuge erfüllten bereits alle die 2008er-Norm, heißt es im WRI-Report.

Chinas Automarkt boomt, seit immer mehr Privatleute sich ein Auto leisten können. Im vergangenen Jahr stieg der Absatz um 50 Prozent. In diesem Jahr schon werden dort mehr Neuwagen verkauft als in Deutschland. In den kommenden Jahren bis 2020 wird mit einem Wachstum von mehr als 7 Prozent jährlich gerechnet.

Seit kurzem finden auch Luxuswagen reißenden Absatz. Denn in China ist es üblich, seinen Reichtum offen zur Schau zu stellen. Der Zuwachs an Fahrzeugen ist in den Metropolen so groß, dass sich Schanghai entschlossen hat, den Kauf von Neuwagen nur noch Inhabern entsprechender Lizenzen zu gestatten. Letztere sind begrenzt und werden öffentlich versteigert.

Dass sich die chinesische Regierung zu so einem Schritt durchrang, hat mit Schadstoffproblemen genauso zu tun wie mit dem Wunsch, die Abhängigkeit von Ölimporten in Grenzen zu halten. Während China 2002 nur knapp ein Drittel seines Rohölbedarfs importieren musste, wird es nach offiziellen Schätzungen 2007 schon mehr als die Hälfte sein. Es ist wahrscheinlich, dass China daher seine Obergrenzen auch nach 2008 weiter verschärfen wird.

In Europa gibt es keinerlei derartige Grenzwerte. Der Versuch der früheren Umweltkommissarin Ritt Bjerregaard, sie in der EU zu etablieren, scheiterte 1998 am Widerstand der Industrie. Der Europäische Automobilverband ACEA sagt aber zu, auf freiwilliger Basis den Flottenverbrauch bis 2008 auf 140 Gramm Kohlendioxid ausstoß pro Kilometer zu senken. Das entspricht dem Verbrauch eines Benziners von 6,2 Litern auf 100

Kilometer.

Dieser Wert gilt aber nur für den Durchschnitt, weshalb viele Kleinwagen den Durst der Luxus-schlitten ausgleichen. Zudem ist dieses Ziel gefährdet, weil die Kunden immer mehr zu größeren und höher motorisierten Wagen greifen - und die Autoingenieure den Verbrauch nicht im selben Maße drosseln. "Die werden höchstwahrscheinlich mit ihrer Selbstverpflichtung scheitern", prophezeit Gerd Lottsiepen vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). Der Verkehrsexperte ist sehr angetan vom chinesischen Ansatz, absolute Grenzwerte zu erlassen anstatt einen Durchschnittsverbrauch vorzugeben: "Hier können wir mal von den Chinesen lernen."

Das Umweltbundesamt verlangt schon lange, den Ausstoß von Treibhausgasen zu begrenzen, schließlich mache man das bei allen anderen Schadstoffen auch, sagt Axel Friedrich. Auch in China habe es Widerstand gegeben. Doch "trotz Lobbyarbeit von VW" (Friedrich) kam das Gesetz durch.

4. Aktivitäten rund um die Ökosteuer

Experten aus Natur- und Klimaschutz fordern Ausweitung der Ökologischen Finanzreform

[Pressemitteilung des FÖS, 03.02.2005] Erstmals trafen sich auf der Ostseeinsel Vilm Experten aus Klimaschutz und dem Naturschutz, um gemeinsame Strategien für die in diesem Jahr anstehende politische Entscheidung zur Weiterentwicklung der Ökologischen Steuer- und Finanzreform zu diskutieren.

Bei der gemeinsamen Tagung von Fördervereins Ökologische Steuerreform (FÖS) und des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) in der Internationalen Naturschutzakademie wurden neueste Forschungsergebnisse zum Abbau umweltschädlicher Subventionen und der Schaffung positiver Anreize durch Steuern und Abgaben in den Bereichen Naturschutz, Landwirtschaft, Boden, Verkehr und Energie diskutiert.

In der Landwirtschaftspolitik haben EU und Bundesregierung bereits den Abbau umweltschädlicher Subventionen erfolgreich eingeleitet und ökologischen Aspekten ein stärkeres Gewicht gegeben. Die positiven Erfahrungen mit den Abgaben auf Dünge- und Pflanzenschutzmitteln in mehreren europäischen Staaten sollten auch in die Entscheidungsfindung zur Fortentwicklung der Ökologischen Finanzreform einbezogen werden. Diese Beispiele verdeutlichen die Notwendigkeit einer ökologischen Ausrichtung des gesamten Fi-

nanzsystems, denn ohne zusätzliche Anreize stoßen die bisherigen Instrumente in vielen Bereichen an ihre Grenzen.

Daher ist eine Stärkung der Ökologischen Finanzreform auch für den Naturschutz notwendig. Dazu gehört die weitere Reduzierung der Pendlerpauschale, mit der Anreize zur Zersiedlung der Landschaft abgebaut werden. Zusätzlich wird damit der CO₂-Ausstoß und das Verkehrsaufkommen verringert. In die gleiche Richtung würde die Abschaffung der Eigenheimzulage wirken. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird eine teilweise Verwendung der frei werdenden Mittel für die dringend gebotene Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in den Innenstädten empfohlen. Zugleich würden davon wichtige Impulse für die mittelständische Bauwirtschaft und das Handwerk ausgehen.

Weitere Informationen zur Tagung „Ökologische Finanzreform und Naturschutz“ finden Sie unter www.foes.de und dem kostenlos erhältlichen elektronischen Newsletter ÖkoSteuerNews des Fördervereins Ökologische Steuerreform.

FÖS und e5 diskutieren mit Unternehmern und Abgeordneten

[Pressemitteilung FÖS und e5, 22.10.2004] Am 21. Oktober trafen sich die Vorstände des Fördervereins Ökologische Steuerreform und des European Business Council for Sustainable Energy (e5) zusammen mit Unternehmensvertretern und Abgeordneten des Deutschen Bundestages zu einem Gedankenaustausch über die Ökologische Steuerreform. Gastgeber war die Deutsche Bahn AG.

Anlass waren die bevorstehenden Entscheidungen der Koalition über die Fortentwicklung der Ökologischen Steuerreform.

Die Gesprächsteilnehmer waren sich einig, dass die Ökologische Steuerreform wirksame marktwirtschaftliche Anreize für den Klimaschutz und effizientes Wirtschaften gebe.

Sebastian Gallehr, Chief Executive Director von e5: "Unsere Unternehmen stellen sich der Herausforderung Klimaschutz. Sie erwarten von der Bundesregierung verlässliche Rahmenbedingungen. Bei der Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform sollen Wettbewerbsverzerrungen und Subventionen weiter abgebaut werden."

Die Deutsche Bahn AG kritisierte die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn. Der Luft- und Schiffsverkehr seien vollkommen von der Mineralölsteuer befreit, während die Bahn Stromsteuer und Mineralölsteuer zahlen müsse.

Die Teilnehmer forderten die Abgeordneten auf, die Steuerbegünstigungen für den Flugverkehr schrittweise aufzuheben: Eine Kerosinsteuer auf inländische Flugverbindungen könne dabei auch den Weg für ein koordiniertes Vorgehen mit europäischen Nachbarstaaten ebnet.

Kai Schlegelmilch, stellvertretender Vorsitzender des Fördervereins Ökologische Steuerreform: "Die Ökologische Steuerreform ist ein Erfolgsmodell. In den ersten fünf Jahren konnte der Kraftstoffverbrauch um zehn Prozent gesenkt werden. Die Lohnnebenkosten wären heute ohne die Ökologische Steuerreform um 1,7 Prozentpunkte höher. Wir erwarten von der Koalition noch in diesem Jahr konkrete Entscheidungen zur Weiterentwicklung der Ökologischen Steuerreform."

Die Teilnehmer des Gespräches verständigten sich darauf, den Dialog über die Ausgestaltung der ökologischen Finanzreform fortzusetzen.

5. Weitere Umwelt- und Finanzthemen Deutschland

LKW-Maut begünstigt Verkehrsverlagerung. Weiterentwicklung der Maut erforderlich

[BUND-Pressemitteilung, 15.12.2004] Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) begrüßt, dass die Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen endlich beginnt. Die LKW-Maut sei ein wichtiges Instrument für mehr Kostenwahrheit im Verkehr. Damit werde dem Lastkraftverkehr ein Teil der von ihm verursachten Kosten für Bau und Unterhalt der Autobahnen angelastet, die Steuerzahler würden entlastet.

Gerhard Timm, BUND-Bundesgeschäftsführer: "Die LKW-Maut schafft bessere Wettbewerbsbedingungen zwischen Bahn und Straße. Der Schienengüterverkehr trägt bereits seine Wegekosten selbst. Jetzt muss auch der LKW-Verkehr Wegekosten übernehmen. Das fördert die Verlagerung von Transporten auf die Schiene und entlastet die Umwelt. Die Maut muss aber schnellstmöglich für alle Straßen eingeführt, schrittweise angehoben und auf Klein-LKW ausgedehnt werden."

Der Gütertransport auf der Schiene müsse außerdem attraktiver gemacht werden. Voraussetzung dafür sei die erhebliche Verbesserung der Bahn-Infrastruktur.

Nach Ansicht des BUND sollten die Einnahmen aus der LKW-Maut für die Modernisierung des Schienennetzes sowie für den Erhalt der Straßen eingesetzt werden. Eine Zweckbindung der Maut

allein zu Gunsten des Straßenbaus, wie von CDU/CSU und FDP gefordert, lehnt der BUND ab. Damit würde die erforderliche Modernisierung des Schienennetzes verhindert und die beabsichtigte Verlagerung von Gütertransporten auf die Bahn unterlaufen.

Stolpe schlägt Steuer auf Flugbenzin vor

[*Spiegel Online, 01.12.2004*] Jetzt, wo die Lkw-Maut endlich endlich zu funktionieren verspricht, schmiedet Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe neue Pläne: Er bringt die Einführung einer Steuer auf Flugbenzin ins Gespräch. Damit will er der Bahn neue Kunden verschaffen, denn Flüge würden teurer.

"Neben der Lkw-Maut wird die geplante Einführung der Kerosinsteuer die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn verbessern", wird Stolpe in der Financial Times Deutschland zitiert. Durch die Kombination beider Maßnahmen würde es für Kunden sinnvoller, auf die Schiene umzusteigen.

Mit der Kerosinsteuer bringt Stolpe ein altes Lieblingsthema des grünen Koalitionspartners zurück ins Gespräch. Grüne Politiker wie Umweltminister Jürgen Trittin fordern seit langem eine Steuer auf Flugbenzin. Sie sehen die Bahn durch die bisherige Steuerfreiheit des Kerosins in einem gravierenden Wettbewerbsnachteil gegenüber den Fluggesellschaften. Auch Bahn-Chef Hartmut Mehdorn hat sich dieses Argument zu Eigen gemacht.

Ferienflugzeuge am Himmel: Dem Staat entgehen angeblich 373 Millionen Euro im Jahr

Allerdings gilt die Einführung einer Kerosinsteuer als unpopulär und schwierig. Bundeskanzler Gerhard Schröder soll – aus Angst vor Protest der Airlines – bisher bewusst auf ein solches Reformprojekt verzichtet haben. Eine Verteuerung der Flugtickets wäre eine wahrscheinliche Folge der Kerosinsteuer.

Seit Jahresanfang gibt es zwar eine Richtlinie der EU, die die Erhebung einer Steuer erlaubt - sie gilt indes nur für Inlandsflüge. Bei Flügen zwischen verschiedenen EU-Ländern müssten die betroffenen Nationen zuvor bilaterale Abkommen schließen, um die Erhebung einer ähnlichen Steuer zu erlauben. Jenseits der EU-Grenzen ist die Einführung einer Kerosinsteuer derzeit nicht möglich – sie wird durch Luftverkehrsabkommen verhindert. Zuletzt hatte sich die Bundesregierung im Sommer zum Thema Kerosinsteuer geäußert. Damals sagte Finanzstaatssekretärin Barbara Hendricks, die Bundesregierung plane derzeit nicht, eine solche Abgabe einzuführen. Hendricks sagte aber

auch, die Steuerbefreiung sei eine Subvention für die Fluglinien, die den Staat pro Jahr 373 Millionen Euro koste.

Der Streit um die Kerosinsteuer gehört zu den ältesten Reformdebatten überhaupt – er ist fast so alt die zivile Luftfahrt in Deutschland. Gegner und Befürworter stehen sich seit jeher kompromisslos gegenüber. Umweltverbände fordern seit langem, die Steuerfreiheit aufzuheben. Deren Grundlage ist das Chicagoer Abkommen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde ICAO von 1944. Diesem Abkommen sind mehr als 180 Staaten beigetreten.

Umweltbilanz 2004: Gut gelaufen bei erneuerbaren Energien, schlecht in Sachen Atommüll. Fehlanzeige bei Ökosteuern und umweltgerechter Verkehrspolitik

[*BUND-Pressemitteilung, 28.12.2004*] Parteipolitisch motivierte Blockaden im Bundesrat haben im zurückliegenden Jahr notwendige Reformen im Umwelt- und Tierschutz verhindert. Das stellte der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) in seiner Jahresbilanz fest. So würden ökologisch fatale Subventionen wie die Eigenheimzulage fortbestehen, Schweine und andere Nutztiere weiter in nicht artgerechten Massentställen gehalten. Negativ auf Natur und Umwelt wirke sich außerdem das Fehlen von Konzepten für eine ökologische Verkehrs- und Energiepolitik aus. Weitere Leerstellen gebe es bei der Ökosteuerrreform und der Suche nach einem Atommüllendlager.

Lichtblick des zurückliegenden Jahres sei das neue Gentechnikgesetz, das der gesamten Europäischen Union als Vorbild dienen könne. Neuer Auftrieb für die Stromerzeugung aus Wind, Sonne und Biomasse sei von der Weltenergiekonferenz in Bonn ausgegangen. Deutschland werde jedoch sein Ziel verfehlen, bis 2005 die Klimagase im Vergleich zu 1990 um 25 Prozent zu reduzieren. Schuld daran trage u.a. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, der dem ungebremsen Verkehrswachstum nichts entgegenzusetzen habe. Der Bundesregierung fehle insgesamt ein schlüssiges Klimaschutzkonzept. Beispielsweise habe Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement beim Emissionshandel die Umweltziele für die Industrie abgeschwächt. Deutschland könne beim Klimaschutz nur vorankommen, wenn Energie effizienter erzeugt und verbraucht werde.

Angelika Zahrt, BUND-Vorsitzende: „Neue Arbeitsplätze entstehen durch mehr - nicht durch weniger Umweltschutz. Beim Stromsparen und Wärmedämmen, bei erneuerbaren Energien, im

Ökolandbau und Naturtourismus – überall gibt es ungenutzte Potentiale. Die Bundesregierung muss die Förderung vielfältiger ökologischer Innovationen zu einem Schwerpunkt ihrer Politik machen. Dazu gehört die Fortführung der ökologischen Finanzreform, ein Klimaschutzprogramm Teil Zwei und die Beschleunigung der Agrarwende. Außerdem muss das Gesetz zur Endlagersuche für den Atommüll jetzt kommen. Dringend erforderlich ist auch die Gleichstellung von Bahn und Flugzeug in Steuerfragen, damit wieder mehr Fahrgäste im Zug sitzen und mehr Güter auf der Schiene bewegt werden.“

Die Bundesregierung müsse Umwelt-Konzepte künftig offensiver vertreten. Im kommenden Jahr seien das Inkrafttreten des Kioto-Klimaschutz-Abkommens und der Start der UN-Initiative zum Schutz des Wassers gute Anlässe dafür. Neue Gesetze für den Wald und zur Hochwasservorsorge, Reformen des Chemikalienrechts und die Sicherung gentechnikfreier Lebensmittel seien weitere wichtige Themen. Außerdem müsse der Biotopverbund „Grünes Band“ entlang der früheren deutsch-deutschen Grenze bewahrt und das Naturschutz-Netz „NATURA 2000“ erweitert werden.

6. Weitere Umwelt- und Finanzthemen International

Heitere Aussichten

[Adrian Kreye, *Süddeutsche Zeitung*, 18.12.2004]
Klimaforscher der Princeton-Universität machen deutlich, warum die USA um das Kiotoprotokoll nicht herumkommen.

Optimismus findet man beim Thema Erderwärmung eher selten. Doch bei ihrem New Yorker Symposium anlässlich der im Augenblick stattfindenden Klimakonferenz in Buenos Aires gaben sich der Klimaforscher an der Princeton University, Michael Oppenheimer, und der Kodirektor der Umweltschutzorganisation Environmental Defense, Peter Goldmark, zuversichtlich.

Wegen der Eindeutigkeit der welt- und innenpolitischen Entwicklungen sei es keine Frage ob, sondern nurmehr wann und wie sich die USA den Kiotoprotokollen anschließen. Oppenheimer wagte sogar die Prognose, dass Amerika spätestens in zwei Jahren gezwungen sei, seine störrische Haltung aufzugeben.

Beide sahen die Klimakonferenz von Buenos Aires als historischen Moment. Zum einen trete das Kiotoprotokoll offiziell in Kraft. Zum anderen zeigten die Umweltauflagen der europäischen Handelsverträge erste Wirkung. Und zum dritten

schließlich sei mit dem internationalen Handel mit Schadstofflizenzen ein regelrechtes neues Wirtschaftssystem geschaffen worden.

Und damit könne zugleich eine neuer Nord-Süd-Dialog in Gang gebracht werden, bei dem die Industriestaaten endlich das moralische Recht hätten, von den rapide wachsenden Wirtschaftsmächten des Südens zu fordern, dass diese ihre Schadstoffemissionen ebenfalls eingrenzen.

Nichts wäre dringlicher, denn die wissenschaftlichen Aussichten bleiben finster. Die Meeresspiegel, erklärte Oppenheimer, steigen um 50 Prozent schneller als gedacht. Dabei sei das Abschmelzen der antarktischen und grönländischen Eisdecken noch gar nicht eingerechnet - auch dies schreite erheblich schneller voran als bisher angenommen.

Insgesamt sei die Erderwärmung ein Phänomen, das sich nicht mehr, wie viele glauben, rückgängig machen lasse, es gehe nur noch um die fatale Frage, ob die Erwärmung lediglich ernste oder doch katastrophale Folgen habe.

Der Druck steigt, auch in den USA

Angesichts der weltpolitischen Entwicklungen sei es sehr bedauerlich, dass die USA die Lösung des dringlichsten aller globalen Probleme nicht mitgestalteten und sich so selbst eines Mitspracherechts beraubten. Im übrigen steigt aber auch der innenpolitische Druck in den USA.

Sieben Bundesstaaten des amerikanischen Nordostens wie New York, New Jersey und Massachusetts planen mit der "Regional Greenhouse Gas Initiative" vom April des Jahres 2005 an, die industriellen Schadstoffemissionen einzugrenzen. Diese Bundesstaaten erwägen sogar, sich unabhängig von der Bundesregierung in Washington den Kiotoprotokollen anzuschließen.

Kalifornien hat dieses Jahr zudem neue Auflagen für die Schadstoffemission und den Benzinverbrauch für Kraftfahrzeuge erlassen. Das wird dazu führen, dass auch die Autokonzerne schon bald Druck auf Washington ausüben werden, die Auflagen bundesweit zu standardisieren und auch andere schadstofffreie Industrien zu Emissionsbegrenzungen zu zwingen.

Europas Wirtschaft nicht unterschätzen

"Progressive Entwicklungen haben in der Geschichte der USA oft ihren Anfang auf Bundesstaatsebene genommen", erläuterte Oppenheimer. Dieser politische Druck von innen verstärkte den Druck von außen. Was den Druck von außen betreffe, sei vor allem die Macht des europäischen Wirtschaftsblocks nicht zu unterschätzen.

Europäische Konzerne würden sich schon bald gegen die wirtschaftlichen Nachteile wehren, die ihnen die Auflagen des Kiotoprotokolles bringen. Die EU kann darauf nur mit Handelsbeschränkungen für die USA reagieren, um die großzügigeren Regeln für Schadstoffemissionen der amerikanischen Wirtschaft zu kompensieren.

Davon abgesehen, so Peter Goldmark, sei das Argument der USA, dass Schadstoffbegrenzungen zu viele Jobs kosteten, nicht zutreffend. Wer rechtzeitig in neue Energietechnologien investiere, könne zusätzliche Arbeitsplätze schaffen.

Zehn Grad Celsius mehr

Denn diesen Aspekt vernachlässigten alle neoklassischen Wirtschaftsmodelle - den technologischen Wandel. Und dieser Wandel habe längst eingesetzt. Selbst ohne Initiativen wie das Kiotoprotokoll würde ein Drittel des weltweiten Energiebedarfes in naher Zukunft aus erneuerbaren Energiequellen gespeist werden.

Zeit sei das einzige, was die Welt wahrlich nicht mehr habe, betonte Oppenheimer. "Während wir hier sitzen, steigen da draußen die Kohlenmonoxidwerte."

Bis die Kräfte der freien Marktwirtschaft dafür sorgen, dass neue Energietechniken profitabel genug sind, um Schadstoffemissionen effektiv einzudämmen, wie es amerikanische Politiker fordern, wäre die Durchschnittstemperatur auf dem Planeten um etwa zehn Grad Celsius gestiegen.

7. Beiträge und Reaktionen unserer Leser

Klaus Töpfer

Sehr geehrter Herr Görres,
für Ihre E-Mail vom 17. August, in der Sie mich um Unterstützung der Wissenschaftlererklärung „Pro Ökologische Steuerreform“ bitten, möchte ich mich bedanken.

Ihre Ideen habe ich mit viel Interesse zur Kenntnis genommen. Wie Sie wissen, habe ich aus meiner sehr positiven Bewertung marktwirtschaftlicher Steuerungsinstrumente nie einen Hehl gemacht. Ökologische Elemente in einem Steuersystem sind ohne Zweifel angezeigt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann ich schlicht aus Überlastung allerdings keine weiteren Verpflichtungen übernehmen. So bleibt mir nur, Ihnen gutes Gelingen für Ihre Initiative zu wünschen

Mit freundlichen Grüßen,

Klaus Töpfer

Executive Director,

United Nations Environment Program

Michael Müller

Sehr geehrter Herr Seiche,
herzlichen Dank für die Wissenschaftlererklärung zur Ökologischen Steuerreform.

Da wir in ständigem Kontakt über die Zukunft dieses gemeinsamen Anliegens sind, kann ich mich an dieser Stelle darauf beschränken, den mit der Erklärung verbundenen politischen Flankenschutz für das Projekt ausdrücklich als hilfreich zu begrüßen.

Michael Müller

Stellv. Fraktionsvorsitzender der
SPD-Bundestagsfraktion

8. Links und Publikationen

Reader zum GTZ-Workshop zur Ökologischen Steuerreform

Die GTZ (Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit) hat die Ökologische Finanzreform als Beitrag zur Nachhaltigen Entwicklung und Armutsbekämpfung untersucht.

<http://www2.gtz.de/rioplus>

Links des Bundesfinanzministeriums zur Ökologischen Steuerreform

Der Link stellt aktualisierte Übersichten über die Drucksachen und Plenarprotokolle des Deutschen Bundestags im Zusammenhang mit der Ökologischen Steuerreform vor.

<http://www.bundesfinanzministerium.de>

Ökosteuerpolitik in den ganzen Welt

Diese Website hat eine Datenbank zur ökologischen Finanzreform und Politik in den ganzen Welt. Man kann Informationen nach Politikrichtungen, Region oder Umweltthemen suchen.

Link: <http://www.fiscallygreen.ca/>

9. Veranstaltungen

FÖS-Highlights und Mitgliederversammlung 2005

Im Rahmen unserer Veranstaltungs- und Seminaroffensive zur Ökologischen Steuerreform hat der FÖS für das erste Halbjahr 2005 eine Reihe sehr interessanter Tagungsangebote im Programm. Die thematische Auswahl ist sehr reizvoll und es ist uns eine besondere Freude, dass wir unsere diesjährige Mitgliederversammlung mit einem großen ÖSR-Highlight in der Politischen Akademie Tutzing bei München verbinden können. Wir wollen dort mit interessanten Gästen aus der EU, Deutschland, Schweiz, Österreich, Luxemburg und Italien den Beginn des Emissionshandels und seine Kombination mit der Ökologischen Steuerreform diskutieren. Sie sind herzlich eingeladen sich rechtzeitig anzumelden!

21.02.2005, München: Globales UmSteuern für die Umwelt

In einer Kooperationsveranstaltung mit der Global Marshallplan-Initiative, der Gregor-Louisoder-Umweltstiftung, und der Münchner UmweltAkademie diskutieren Prof. Dr. Franz Josef Radermacher und Dr. Anselm Görres über die Lösung weltweiter ökologischer Probleme und insbesondere den Beitrag einer Ökologischen Steuerreform.

Die Veranstaltung findet am Montag, den 21. Februar um 18.30 Uhr in den Räumen der Gregor-Louisoder-Umweltstiftung in der Briener Str. 46 in München. Weiter Informationen unter:

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

Anmeldung: foes@foes.de

25.02.-26.02.2005 Krakau: Polnisch-Deutsches Seminar über umweltschädliche Subventionen

Das Gemeinschaftsprojekt des *Institute for Sustainable Development* in Warschau und des FÖS untersucht umweltschädliche Subventionen in Deutschland, Polen und auf europäischer Ebene.

Weitere Informationen und das Programm unter:

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

8. - 12. März 2005, München:

„Die Alternative“ - Ausblicke auf eine andere Globalisierung. Konferenz mit Träger/innen des Alternativen Nobelpreises

Die Tagung wird vom Forum Goethe-Institut ausgerichtet, von Dr. Geseko v. Lüpke und Dr. Peter Erlenwein sowie von Global Challenges Network e.V. organisiert und von zahlreichen zivilgesellschaftlichen Organisationen, der Stadt München und einigen Unternehmen unterstützt.

Die Tagung wird aus Vorträgen, Workshops und Foren für angemeldete Tagungsteilnehmer sowie einer öffentlichen Podiumsdiskussion der Preisträger/innen mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft bestehen.

<http://www.goethe.de/alternative>

15.04-16.04.2005, Tutzing:

„Ökosteuer wohin? Ökologische Finanzreform und Emissionshandel“

Für die beiden wichtigsten ökologischen Steuerungsinstrumente - Ökosteuer und Emissionshandel - beginnt das Jahr 2005 sehr ungleich. Der Anstieg der Ölpreise - obwohl von Experten seit langem erwartet, und in langfristiger Perspektive keineswegs extrem - hat die politische Fortentwicklung der Ökosteuer erheblich erschwert.

Auf der anderen Seite markiert der 1. Januar 2005 den Beginn eines weltweit mit großer Spannung und Erwartung verfolgten "Großexperiments": Für die EU-Mitglieder wird der Emissionshandel Wirklichkeit.

Diese Tagung, die in der Akademie für Politische Bildung stattfindet, soll daher gleichzeitig zweierlei bieten: Sowohl eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation bei Ökosteuern und Emissionshandel (mit konkretem Schwerpunkt auf Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien), wie auch

eine gehaltvolle Debatte der künftigen Bedeutung ökologischer Steuerungsinstrumente im Kontext der Europäischen Union und der deutschen Steuerreform.

Weitere Informationen und vorläufiges Programm

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

<http://www.apb-tutzing.de>

mailto: <mailto:R.Heinz@apb-tutzing>

15.04.2005, Neumünster: „Fünf Jahre Ökologische Steuerreform - Erfahrungen und zukünftige Perspektiven“

In dem Tagesseminar mit der Akademie für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein, geht es um die Bewertung der seit 1999 begonnenen Ökologischen Steuerreform und die Diskussion ihrer Weiterentwicklung.

Referenten sind u.a. Prof. Dr. Tilman Requate von der CAU Kiel, Dr. Jochen Wilkens vom VCI Nord, Bettina Meyer und Matthias Seiche vom FÖS, sowie Damian Ludewig, der Sprecher der NaturschutzJugend. Anmeldung und weitere Informationen unter: Tel. 04321-90710 (Akademie für Natur und Umwelt)

Weitere Informationen unter:

<http://www.umweltakademie-sh.de>;

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

Mailto: anmeldung@umweltakademie-sh.de

10. FÖS: In eigener Sache

FÖS-Memorandum 2004: Zweite aktualisierte Auflage jetzt erhältlich

Die um mehr als 20 Seiten und umfangreiche Grafiken erweiterte zweite Auflage des FÖS Memorandums UMSTEUERN 2004 ist jetzt als gedrucktes Heft beim FÖS zu bekommen. Insbesondere zur Ökologisierung der Kfz-Steuer, der europäischen Dimension, der Flugbenzinbesteuerung und der Akzeptanzsteigerung für die ÖSR sind neue Anregungen und Vorschläge aufgenommen worden. Farbige Grafiken ergänzen die gute Lesbarkeit und Präsentation.

Für die finanzielle Unterstützung danken wir ganz herzlich vielen Leserinnen und Lesern der ÖSN, insbesondere der Bau-Fritz GmbH, Dr. Gerhard Berz, Otmar Braune, Alfred Brunner, Martin Cames, Horst Rüdiger Colzman, Klaus Conrad, der dezem GmbH, Kristian Dorenberg, Franz Martin Dübel, Winfried Egger, Edgar Endrukaitis, Tobias Ernst, Prof. Dr. Gassel, Prof. Dr. Roland Geitmann, Greenpeace e.V., Thomas Gutsche, Fritz Halbach, Moritz Harder, Erika Hauß-Delker, Ul-

rich Haushofer, Steffen Heilgenthal, Uwe Heindel, Rudolf Janke, Jochen Jesinghaus, Dr. Heinrich Jüttner, Lars Lehre, Jens Mittelsten-Scheid, dem Österreichischen Biomasseverband, Prof. Dr. Holger Rogall, Horst und Ute Seissing, Heidrun Speer, der Schweisfurth-Stiftung und Hartmut Vogtmann. Ohne Sie wäre die erweiterte Neuauflage des Memorandums nicht möglich gewesen.

Und wir danken der Gregor Louisoder-Umweltstiftung, die die erste Auflage in großzügiger Weise finanziell gefördert hat.

Der Download und das Bestellformular findet sich unter www.foes.de

NEUE ADRESSE: 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.