

ÖKOSTEUERNEWS 43 – FEBRUAR 2008

NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOSOZIALEN FINANZREFORM

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

G R E E N B U D G E T G E R M A N Y

Chefredakteur und Vorsitzender: Dr. Anselm Görres

FÖS-Vorstand: Kai Schlegelmilch, Andreas Wolfsteiner, Edgar Endrukaitis, Bettina Meyer, Florian Prange

FÖS-Team: Jacqueline Cottrell, Christian Meyer, Sebastian Schmidt

Landsbergerstr. 191 D-80687 München www.foes.de und www.eco-tax.info

Fon +49-89-520113-13 Fax +49-89-520113-14 e-Mail: foes@foes.de

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

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

ISSN 1611-4035

Inhalt dieser Ausgabe

1.	EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL	2
2.	FÖS-KONFERENZEN	4
3.	FÖS IN DEN MEDIEN	5
4.	ÖKOSTEUER.....	7
5.	EMISSIONSHANDEL.....	11
6.	KLIMAWANDEL UND KLIMASCHUTZ.....	16
7.	ENERGIE.....	20
8.	INTERNATIONAL	25
9.	MAUT	32
10.	STRASSENVERKEHR	33
11.	LUFTVERKEHR	38
12.	DISKUSSIONSFORUM	41
13.	LINKS, PUBLIKATIONEN UND STUDIEN	42
14.	TERMINE	43
15.	JOBANGEBOTE	45

Zitate

Kevin Rudd, neu gewählter australischer Premierminister:

"Ich will die alten Grabenkämpfe zwischen der Wirtschaft und der Umwelt beenden"

<http://www.ftd.de/politik/international/:Australiens%20Wahlsieger%20Rudd%20Wende/283916.html>

1. EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL

Neues Jahr – neue Ziele!

Liebe Leserinnen und Leser,

der FÖS hat im letzten Jahr mit der 8. Weltumweltsteuerkonferenz in München die größte internationale Konferenz seiner Geschichte organisiert und damit viel Aufmerksamkeit erzielt. In unserem Sonder-Newsletter kurz vor Weihnachten haben wir darüber berichtet. Gleichzeitig hat die weltweite Klimadebatte ausgelöst durch den Stern-Report und die UN-Berichte der Ökologisierung der Marktwirtschaft neuen Schwung verschafft. Marktwirtschaftliche Umweltinstrumente wie Steuern, Emissionshandel und Abbau umweltschädlicher Subventionen sind wieder auf dem Vormarsch. Der FÖS reagiert darauf, in dem er zusätzlich zu seiner nationalen Lobbyarbeit eine stärkere europäische Plattform schaffen möchte: „Green Budget Europe“. Eine Auftaktkonferenz mit den Europäischen Umweltverbänden und der Europäischen Kommission im September 2008 ist in Vorbereitung. Über weitere Unterstützung und Spenden für dieses Projekt freuen wir uns sehr:

<http://www.spendenportal.de/main/org.php?id=803331006756>

Aber auch in Deutschland stehen zur Erreichung der ehrgeizigen Klimaziele, marktwirtschaftliche Instrumente wieder in der Diskussion. SPD und Grüne diskutieren neue Modelle wie den Klimabonus und die CDU Baden-Württemberg macht sich inzwischen für eine Flugticketabgabe stark.

Der FÖS wird am Ball bleiben und alle Gesprächsangebote nutzen. Für unsere Jahrestagung vom 30.5. bis 1.6.2008 haben wir ein attraktives Programm zusammengestellt. Wir setzen weiter auf ihre Beiträge und Unterstützung.

Ihr FÖS-Redaktionsteam

Neues aus der Geschäftsstelle

Zwei positive Ereignisse zwingen uns zu Veränderungen im FÖS-Team:

Unsere Geschäftsführerin Andrea Sauer, die sich seit Jahren vorbildlich und professionell für den FÖS einsetzt, hat die Geschäftsstelle im Dezember 2007 für ein Jahr verlassen. Für ihre Elternzeit wünschen wir ihr alles Gute – insbesondere eine glückliche Geburt ihres zweiten Kindes.

Am 27. Januar 2008 ist unser Geschäftsführer Christian Meyer ganz knapp als Abgeordneter in den niedersächsischen Landtag für die grüne Fraktion gewählt worden. Nach mehr als vier Jahren aktiver und erfolgreicher Arbeit für den FÖS wünschen wir ihm in seiner neuen Aufgabe und Rolle von Herzen alles Gute und weiterhin viel Power für eine ökosoziale Marktwirtschaft! Als Mitglied und ehrenamtlicher Berater wird er uns natürlich erhalten bleiben.

Als Vertretung haben wir frisch von der Uni Potsdam den Diplom-Verwaltungswissenschaftler Sebastian Schmidt eingestellt. Er hat durch seine fachliche Qualifikation mit Schwerpunkt Emissionshandel überzeugt und arbeitet sich in einem rasanten Tempo ein. Seine Diplomarbeit hat er zur politischen Steuerung der Allokation von Emissionsberechtigungen in der ersten Periode des europäischen Emissionshandels geschrieben. Mit seinen Kenntnissen über das europäische Emissionshandelssystem passt er ausgezeichnet in die Arbeit des FÖS, der sich neben der klassischen Ökosteuer zunehmend mit allen ökonomischen Steuerungsinstrumenten im Umweltbereich befasst.

Dr. Anselm Görres: „Unser Steuersystem ist energiepolitisch absolut ineffizient“

[Interview Dr. Anselm Görres mit VentureCapital Magazin 4/2007] Schneelose Alpen im Winter sind Vorboten der Bedrohung unseres Lebens-

raumes durch den Klimawandel. Unternehmer wie Politiker sind gefordert, den Schutz der Natur viel stärker in ihr Handeln einzubeziehen. Eine wichtige Funktion nimmt das Steuersystem ein. Es kann das ökologische Verhalten von Unternehmen wie Konsumenten stark fördern. Dr. Anselm Görres, Vorsitzender des Fördervereins ökologische Steuerreform, erklärt im Interview mit Georg von Stein, Redakteur des VC Magazins, Eckpunkte umweltfreundlicher Steuern.

VC Magazin: Ihr Unternehmen ZMM vermittelt Interimsmanager, wieso engagieren Sie sich für die ökologische Steuerreform?

Görres: In meiner Generation waren viele geschockt, dass unsere Eltern nicht gegen den Faschismus aufgestanden sind. Aus diesem Schock sind dann die Ideale der 68er für eine bessere Welt geboren worden. In diesem Geiste kann ich mich heute für den Schutz der Umwelt einsetzen. Das ist toll! Ich kann mir kaum einen schöneren Bereich vorstellen. Ökonomie und Ökologie sind dabei keine Gegensätze, sondern ergänzen sich. Bei beiden geht es um Effizienz, Change Management gegen Widerstände und riesige Chancen für Deutschland - was aber die Bornierten und die Marktradikalen bisher noch nicht verstanden haben.

VC Magazin: Aber die Ökosteuer ist doch auch eine Belastung für Unternehmen und Verbraucher?

Görres: Die Ökologische Steuerreform in Deutschland hat viele positive Lenkungswirkungen gezeigt. Der Spritverbrauch ging um 16 Prozent zurück, und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist gestiegen. Die 18 Mrd. Euro Ökosteuer sind zu 90 Prozent in die Rentenversicherung geflossen, dadurch konnten Rentenbeiträge gesenkt beziehungsweise Rentenerhöhungen vermieden werden. Die Ökosteuer hat also stark dazu beigetragen, die Lohnkosten zu senken. Laut DIW konnten durch die Entlastung der Sozialversicherungsbeiträge um 1,8 Punkte bis zu 250.000 Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen werden. Die energieintensive Exportindustrie wurde laut RWI durch die Ausnahmen sogar netto um ca. eine Mrd. Euro entlastet. Selbst der Vorstandsvorsitzende von BASF, Herr Strube, hatte seinerzeit in einem Brief an unseren Mitgründer, Professor und MdB Ernst von Weizsäcker, geschrieben, er hätte

nicht gedacht, dass die Ökosteuer sein Unternehmen so wenig belasten würde. Interessanterweise hatten die Länder in Europa, die eine Ökosteuer eingeführt haben, im Vergleich zu den anderen auch 1% mehr Wachstum.

VC Magazin: Also lautet das Motto Mehrwertsteuer runter und Ökosteuer rauf?

Görres: Die Erhöhung der Mehrwertsteuer mit einem Volumen von 20 Mrd. Euro wurde viel problemloser akzeptiert als die Ökosteuer, das verstehe ich nicht. Wie kann man eine so nutzlose Steuer, die nur Abzocke ist, so einfach hinnehmen? Wer einen Liter Benzin verbraucht, schädigt die Umwelt und gehört zu Recht besteuert. Wer aber ein Brötchen konsumiert, schädigt niemanden, warum wird der durch höhere Steuern bestraft? Unser Steuersystem ist energiepolitisch absolut ineffizient, wir belasten mit der höheren Mehrwertsteuer den Konsum, der aber eigentlich das Ziel des Wirtschaftens überhaupt ist, wie bereits Adam Smith feststellt. Wir belasten den Faktor Arbeit sehr stark, der nach wie vor fast zwei Drittel der Gesamtabgabenlast trägt, und wir gehen andererseits viel zu schonend mit dem Faktor Kapital um. Und vor allem:

Wir müssen den Naturverbrauch stärker belasten.

VC Magazin: Also sind marktwirtschaftlich steuernde Instrumente das Beste, um die Natur zu schützen?

Görres: Genau, Europa zeigt das. Wir haben 20 Jahre Vorsprung gegenüber Nordamerika. Wir verbrauchen mit elf Tonnen CO₂ pro Kopf nur gut halb so viel wie die USA mit ca. 19 Tonnen. Unser Vorsprung kommt eindeutig daher, dass wir seit Jahrzehnten höhere Energiepreise haben. Das mag zwar auch an den Energiekartellen liegen, aber die sollen ruhig verschwinden. Die überfälligen Senkungen der Energienettopreise sollen dann aber durch höhere Umweltsteuern oder knappere und damit teurere Emissionsrechte kompensiert werden. Energie darf einfach nicht mehr billiger werden! Europa hat etwa 2,7% Umweltsteuern bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt, in Kanada sind es 1,4%, in den USA gar nur 0,9%. Und die höheren Energiepreise, plus intelligente Subventionen, sind letztlich der Grund, warum wir, insbesondere Deutschland, bei den erneuerbaren Energien Amerika weit voraus sind.

VC Magazin: Welche EU-Länder haben für Sie eine Vorbildfunktion bezogen auf ein ökologisches Steuersystem und warum?

Görres: Als erstes Land führte Großbritannien schon 1993 den „fuel duty escalator“, also den automatischen Anstieg der Besteuerung für Treibstoff, ein und erhöhte die Mineralölsteuern um jährlich 5%. Heute fordern sogar die Tories dessen Fortsetzung. In Schweden gibt es einen Langfristplan, die Steuern für Arbeit auf den Energieverbrauch zu verlagern. Die dortigen Konservativen sind weniger schlau als die britischen und haben ihn vorerst gestoppt, aber es wird weitergehen. Jährlich werden 220 Mio. Euro umgeschichtet und so die Arbeitskosten entlastet.

VC Magazin: In welchen Industrien finden sich Deutschlands größte Umweltschädiger?

Görres: Energiewirtschaft und Industrie sind bei uns für knapp die Hälfte aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Der Rest sind Haushalte und Verkehr, immer stärker dabei der Flugverkehr. Die schlimmsten Klimasünder im Land sind die Kraftwerke der fünf großen deutschen Stromkonzerne. Sie verursachen im Jahr so hohe CO₂-Emissionen wie 130 Mio. PKW. Der größte Verbraucher von Energie ist der Gebäudebereich, viel größer als z. B. der Automobilbereich. Wenn ein VC-Unternehmen ökologische Innovationen in diesem Bereich fördert, könnte das eine sehr starke Wirkung haben.

VC Magazin: Ihr Verein hat Peer Steinbrück ein Schwarzbuch übergeben, dessen Quintessenz lautet: 30 Mrd. Euro könnte die Bundesregierung pro Jahr einsparen, wenn sie ökologisch nachteilige Förderungen abbauen würde. Durch Einstellen welcher Förderungen kann man am meisten erreichen?

Görres: Für die 6 Mrd. Euro-Subvention des Diesels durch 18 Cent Steuervorteil gegenüber Benzin gibt es – gerade nach der Feinstaubdebatte – keinerlei Rechtfertigung mehr. Für Steinkohle werden immer noch Jahr für Jahr 2,7 Mrd. Euro ausgegeben. Zusammen mit der fehlenden Besteuerung von Kohle sind das über 6,5 Mrd. Euro an Steuersubventionen für den Energieträger mit der schlechtesten Klimabilanz. Eine Gleichbehandlung des Flugverkehrs mit der Bahn, die Mineral-, Öko- und Mehrwertsteuer zahlt, würde langfristig 9,2 Mrd. Euro bringen. Frankreich,

Großbritannien und Schweden haben letztes Jahr eine Flugticketabgabe eingeführt oder erhöht. Da muss Deutschland nachziehen. Die schrittweise Reduzierung von Ökosteuer-Ausnahmen brächte 3 bis 5 Mrd. Euro.

VC Magazin: Welche Rolle spielt Private Equity für eine ökologisch orientierte Wirtschaft?

Görres: Ich mache mir keine Sorgen darüber, dass profitgetriebene Beteiligungsfinanzierer den Umweltmarkt immer mehr entdecken. Hier liegt wahrscheinlich der größte Wachstumsmarkt im 21. Jahrhundert, gerade für unser Land. Sorgen mache ich mir oft darüber, ob diejenigen, die technologisch und unternehmerisch fortschrittlich denken, auch umweltpolitisch aufgeschlossen sind.

VC Magazin: Sie sind Vorsitzender des Fördervereins für die ökologische Steuerreform, aber wer hat Sie selbst am stärksten gefördert?

Görres: Mein Vater, meine Kollegen bei McKinsey, aber auch die Pfadfinder und der Pfadfindergedanke, sich gegenseitig zu helfen und aus schwierigen Situationen mit einfachen Mitteln und ohne Hightech rauszukommen. Dann hat mich der Psychologe Bert Hellinger stark beeindruckt, bei dem ich vor 30 Jahren zwei Seminare und Familienaufstellungen gemacht habe. Die Kraft und auch die Belastungen aus dem Kreis der eigenen Vorfahren zu erkennen, das wünsche ich jedem Menschen.

VC Magazin: Vielen Dank für das Gespräch!

http://www.foes.de/de/downloads/ArtikelReden/2007-03-21_VentureCapitalMagazin_Interview%20AGoe.pdf

2. FÖS-KONFERENZEN

Weltumweltsteuerkonferenz ein voller Erfolg

Die vom FÖS ausgerichtete Eight Global Conference on Environmental Taxation (GCET 2007) fand vom 18. bis 20. Oktober in München statt. Es kamen über 300 Teilnehmer aus 49 Ländern. Ziel dieser erstmals in Deutschland veranstalteten Konferenz war es, die Aufmerksamkeit auf viele positive Aspekte Ökologischer Finanzreformen,

aber auch anderer marktwirtschaftlicher Instrumente, zu lenken, die bisher nur mangelhaft publiziert wurden. Hervorgehoben wurden in eindrucksvollen Referaten die Innovationsanreize, die Entwicklung neuer Technologien und die Schaffung von Arbeitsplätzen durch marktwirtschaftliche Umweltinstrumente.

Alle Informationen zur Konferenz sind zu finden unter www.worldecotax.org.

Die Resolution, die auf der Konferenz verabschiedet wurde, ist einsehbar unter

http://www.worldecotax.org/downloads/info/GCE_TResoEngFinal.pdf (Resolution)

Die überwiegende Mehrheit der Präsentationen, welche auf der Konferenz vorgestellt wurden, sind zu finden unter

http://www.worldecotax.org/gcet_program.html

Wir danken an dieser Stelle einmal mehr unseren zahlreichen Sponsoren, ohne die es nicht möglich gewesen wäre, die Konferenz so erfolgreich durchzuführen

<http://www.worldecotax.org/sponsors.html>

Überraschend deutlich sprach sich der Münchner Oberbürgermeister Christian Ude für die Fortführung der Ökologischen Steuerreform aus <http://www.foes.de/de/Pressemitteilung19102007.php>

Prof. Dr. Klaus Töpfer stellte in seiner Rede unmissverständlich klar, dass Produktpreise die ökologische Wahrheit sagen müssten. Für sein Engagement wurde Prof. Dr. Töpfer der Adam-Smith-Preis 2007 verliehen:

<http://www.foes.de/de/Pressemitteilung18102007.php>

FÖS-Jahrestagung und Mitgliederversammlung in Hofgeismar

Die diesjährige Jahrestagung des FÖS findet vom 30. Mai bis zum 1. Juni 2008 in der Evangelischen Akademie Hofgeismar statt. Der FÖS organisiert sie in Zusammenarbeit mit dem BUND und der Evangelischen Akademie Hofgeismar. Dort soll der bisherige Einsatz ökonomischer Instrumente in der Umwelt- und Klimapolitik evaluiert werden. Im Zentrum der Vorträge und Diskussionen soll die Optimierung einzelner Instrumente sowie des Instrumentenmixes im Bereich Klimaschutz stehen. Dabei steht das Ziel im Vordergrund, sowohl Deutschland, als auch anderen Staaten in der

Europäischen Union Wege aufzuzeigen, wie die gesetzten Klimaziele erreicht werden können.

Alle weiteren Informationen zur Konferenz können dem Programm entnommen werden.

http://www.foes.de/de/downloads/Veranstaltungn2008/PROGRAMM_FINAL_08095_Klimaschutz.pdf

Die Mitgliederversammlung des FÖS im Jahr 2008 findet am Sonntag den 1. Juni 2008 zwischen 9:30 und 12:30 Uhr in der Evangelischen Akademie Hofgeismar statt. Neben der Strategieplanung für die Zukunft und der Wahlen des Vorstands steht die Entscheidung über eine Namensänderung des FÖS auf der Tagesordnung.

Auf der Veranstaltung werden mit dem Adam-Smith-Preis 2008 auch Barbara Hendricks, Schatzmeisterin der SPD und ehemalige Parlamentarische Staatssekretärin im Finanzministerium, sowie der Bremer Umweltsenator und langjährige Bundestagsabgeordnete Reinhard Loske von den Grünen für ihre Verdienste um die Ökologische Steuerreform ausgezeichnet. Wir freuen uns über zahlreiche Teilnehmer!

3. FÖS IN DEN MEDIEN

Emissionshandel für Flugverkehr – zu wenig und zu spät

[FÖS-Pressmitteilung vom 21.12.2007] Als „faulen Kompromiss zum Klimaschutz“, bezeichnet der Förderverein Ökologische Steuerreform e.V. (FÖS) den jüngsten Beschluss des EU-Umweltministerrats zur Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel. Gegen das Votum von Parlament und EU-Kommission wollen die Minister den Start des Emissionshandels für den Flugverkehr um ein weiteres Jahr auf 2012 verschoben und das Verschenken der Zertifikate an die Fluggesellschaften von 75 auf 90 Prozent ausweiten.

„Das ist völlig ungenügend“, kritisiert der FÖS-Vorsitzende Dr. Anselm Görres den Beschluss und hofft auf Nachbesserungen durch das Europäische Parlament.

„Der Flugverkehr ist der mit Abstand am stärksten wachsende Sektor von Klimagasen und im Ge-

gensatz zu Bahn und Auto bislang sowohl von Steuern und Abgaben als auch vom Emissionshandel so gut wie völlig befreit“, kritisiert Görres. Seit 1990 ist der CO₂-Ausstoß des Flugverkehrs um 87 Prozent gestiegen. Nach Untersuchungen sind Emissionen des Flugverkehrs um das zwei- bis dreifache klimaschädlicher als bodennahe Emissionen.

„Als Klimavorreiter darf Deutschland beim eigenen Flugverkehr nicht die Augen zu machen. Eine Kerosin- oder wenigstens eine Ticketsteuer ist ebenso überfällig wie die Mehrwertsteuer auf internationale Flüge. Frankreich, Großbritannien und die Niederlande haben in den letzten Jahren mit gutem Erfolg differenzierte Flugticketabgaben im nationalen Alleingang eingeführt.

„Frau Merkel sollte hier nicht nur auf die SPD-Bundestagsfraktion, sondern auch auf den CDU-Landesverband Baden-Württemberg hören, der eine solche Ticketabgabe für Deutschland ebenfalls fordert“, so Görres.

Bei der Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel fordert der FÖS niedrigere Obergrenzen für den Klimagasausstoß. Bisher werden hundert Prozent der Emissionen der Jahre 2004-2006 als Obergrenze genommen. „Es kann nicht sein, dass der Flugverkehr angesichts der ambitionierten EU-Klimaschutzbeschlüsse keinen eigenen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten muss“, so Görres. Auch sollten die Zertifikate vollständig versteigert werden, um Wettbewerbsgleichheit für alle Fluggesellschaften zu erzielen und Lobbyinteressen einen Riegel vorzuschieben.

http://www.foes.de/de/Pressemitteilung_21122007.php

Anteil der Umweltsteuern in Deutschland gesunken!

[FÖS-Pressemitteilung vom 06.08.2007] Aktuell droht der Anteil der Steuern auf Umweltbelastung wieder auf das Niveau vor der rot-grünen Ökologischen Steuerreform abzusinken. Und das obwohl dank der Ökosteuer – einzigartig in Europa – die CO₂-Emissionen im Verkehr seit 1999 um mehr als 9 Prozent zurückgegangen sind. Dies zeigt eine Analyse des FÖS. Vorsitzender Dr. Anselm Görres forderte daher den vermehrten Ein-

satz marktwirtschaftlicher Umweltinstrumente und schlug u.a. eine Ticketabgabe für den Flugverkehr, die Anhebung der Steuern auf Gas und Öl sowie die schrittweise Angleichung des Dieselseuersatzes an den von Benzin vor.

http://www.foes.de/de/Pressemitteilung_06082007.html

Förderverein: Ökosteuer weiterdrehen

[dpa vom 8. 8. 2007] Als Beitrag zum Klimaschutz fordern Experten eine höhere Ökosteuer auf Gas, Öl und Kohle. Zudem sollten eine Flugticket-Abgabe eingeführt und die Dieselsteuer an die Benzinsteuern angeglichen werden, forderte der Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) in einer am Dienstag veröffentlichten Analyse. Denkbar seien Umschichtungen von insgesamt 34 Milliarden Euro, die voll zur Senkung von Sozialbeiträgen und Einkommensteuer eingesetzt werden sollten, forderte FÖS-Chef Anselm Görres.

Die Grünen griffen den Vorstoß auf. "Die Enthaltsamkeit der letzten Jahre in Sachen Ökosteuerdebatte" müsse überwunden werden, forderte Parteichef Reinhard Bütikofer. Aus Sicht von Görres sind die Klimaschutzziele nicht zu erreichen ohne eine Fortsetzung der Ökosteuerreform. Diese ist nicht Teil des Klimaschutzpaktes, an dem die Bundesregierung noch für die Kabinettsklausur am 23. und 24. August im brandenburgischen Meiseberg arbeitet.

Die FDP wies in diesem Zusammenhang den Plan von Umweltminister Sigmar Gabriel (SPD) zurück, bei Heizsystemen künftig mindestens zehn Prozent Pflichtanteil aus erneuerbaren Energien wie Solaranlagen zu verordnen. Marktwirtschaftlich sei, den Handel mit Verschmutzungs-Rechten von der Industrie auf den Wärmemarkt auszuweiten.

Die Ökosteuerreform hat sich einer FÖS-Untersuchung zufolge als "sehr erfolgreich" erwiesen: "Während der Kraftstoffverbrauch in Deutschland seit 1950 kontinuierlich anstieg, ist er von 2000 bis 2006 um 18 Prozent gesunken." Inzwischen aber sinke der Anteil der Umweltsteuern am Gesamtaufkommen an Steuern und Sozialbeiträgen, seit 2003 von 6,6 Prozent auf 5,5 Prozent. Bei unveränderter Entwicklung seien es bis 2011 nur noch 4,8 Prozent. Mit dem FÖS-Modell

lasse sich der Ökosteuerteil auf 7,7 Prozent anheben. Zugleich könnte die Belastung des Faktors Arbeit durch Einkommensteuer und Sozialbeiträge von 63,5 Prozent 2003 auf 60,9 Prozent in 2010 gesenkt werden.

<http://www.verivox.de/News/articledetails.asp?version=print&cat=Energy&aid=20322&g=power>

„Umweltsteuern überzeugen auf ganzer Linie - es fehlt nur am Marketing und am Mut der Parteien“

[Interview von UmweltAktuell mit Dr. Anselm Görres 10/2007] Zum ersten Mal findet eine Weltökosteuerkonferenz in Deutschland statt. Zum ersten Mal richtet eine Nichtregierungsorganisation diese Veranstaltung aus. Warum der Fortschritt im Krebsgang stattfindet und welche Vorteile eine ökologische Steuerreform hat, darüber lesen Sie im Gespräch mit Anselm Görres vom Förderverein Ökologische Steuerreform mehr.

http://www.foes.de/de/downloads/ArtikelReden/2007_09_INTERVIEW_MIT_UMWELT_AKTUELL.pdf

FÖS – guter Lifestyle?

Ein ausführlicher Bericht über die Arbeit des FÖS findet sich auch auf der Seite für

<http://www.lohas.de/content/view/223/137/>

4. ÖKOSTEUER

CDU gegen Senkung der Ökosteuern

[AP vom 12.1.2008] Trotz der hohen Energiepreise will die CDU die einst heftig kritisierte Ökosteuern nicht antasten. «Eine Senkung der Energiesteuern um 2 bis 3 Cent würde die Energiewirtschaft sofort auffangen und die Verbraucher hätten nichts davon», sagte Unionsfraktionschef Volker Kauder in einem Interview der «B.Z. am Sonntag». Für eine Entlastung der Bürger Erfolg versprechender sei eine effizientere Nutzung von Energie.

<http://www.pr-inside.com/de/cdu-gegen-senkung-der-oekosteuer-r383233.htm>

Renten sind sicher – dank Ökosteuern

[Haufe Mediengruppe vom 8.1.2008] Bundeszuschüsse decken bereits zu fast einem Drittel die anfallenden Rentenausgaben. Auf rund 236 Milliarden EUR beliefen sich im vergangenen Jahr die Gesamteinnahmen der allgemeinen Rentenversicherung. Dies sind die Deutsche Rentenversicherung Bund und die regionalen Rentenversicherungsträger. Aus dieser Summe entfallen etwa 180 Milliarden EUR auf Beitragseinnahmen. Die Pflichtbeiträge aus dem Arbeitsentgelt machten mit rund 156 Milliarden EUR den größten Anteil aus.

Bundeszuschüsse aus Steuermitteln: „Tanken für die Rente“

Die zweite relevante Einnahmequelle der gesetzlichen Rentenversicherung stellen die Bundeszuschüsse für „versicherungsfremde Leistungen“ dar. Sie stammen ausnahmslos aus Steuermitteln. So belief sich im vergangenen Jahr der allgemeine Bundeszuschuss auf knapp 38 Milliarden EUR, der zusätzliche Bundeszuschuss aus der Mehrwertsteuer (seit 1. April 1998) auf etwa 8 Milliarden EUR. Die Bundeszahlungen aus der Ökosteuern (seit 1. Oktober 1999) brachten etwa 9 Milliarden EUR in die Rentenkassen.

http://www.haufe.de/Haufe/newsDetails?newsID=1199780321.4&portal=HPO&d_start:int=0

Grüne wollen Bürger mit Öko-Bonus locken

[Handelsblatt vom 23.11.2007] Die Grünen wollen die Bürger mit radikalen Reformen zu einem umweltbewussteren Leben drängen. Der Parteitag in Nürnberg beschloss am Freitagabend mit großer Mehrheit ein Maßnahmenbündel, in dem auch ein Öko-Bonus gefordert wird. Mit der Abgabe sollen Privathaushalte für Stromsparen finanziell belohnt und Energieverschwender bestraft werden.

Ziel der Grünen ist, dass die Erderwärmung nicht weiter als um zwei Grad steigt. Sie sei die „historisch ernsteste Bedrohung der Menschheit“. [...]

Mit ihrem Beschluss zum Klima- und Umwelt-

schutz wollen die Grünen Wirtschaft und Lebensweise der Bürger binnen Jahrzehnten komplett auf erneuerbare Energien umstellen. Der CO₂-Verbrauch soll von heute durchschnittlich zehn auf zwei Tonnen pro Bundesbürger und Jahr sinken. Innerorts soll verstärkt Tempo 30 und auf Autobahnen generell Tempo 120 gelten. Nötig seien ferner City-Maut-Systeme, autofreie Stadtteile, eine Million Elektroautos bis 2020, mehr Leichtbau- und Solarautos, eine höhere LKW-Maut und Steuern auf Flugbenzin. Die Wahl eines Koalitionspartners soll von dessen Bereitschaft zum Klimaschutz abhängig gemacht werden.

Der Präsident des Weltklimarats, Rajendra Pachauri, würdigte die Grünen in einer Videobotschaft. Weltweit seien Parteien und Organisationen wie die Grünen notwendig, weil sie nicht nur die Klimakatastrophe beklagten, sondern Lösungen für einen effektiven Klimaschutz anböten, sagte der indische Friedensnobelpreisträger. [...]

<http://www.handelsblatt.com/News/Politik/Deutschland/pv/p/200050/t/ft/b/1356728/default.aspx/gruene-wollen-buerger-mit-oeko-bonus-locken.html>

Ökobonus durch Ökosteuer – 100-Euro-Geschenk der Grünen

[Hannes Koch, taz vom 7.1.2008] Mindestlohn, prügelnde Jugendliche - in den aktuellen Debatten der Tagespolitik spielen die Grünen keine große Rolle. Die Offerte einer schwarz-grünen Zusammenarbeit durch Hamburgs CDU-Bürgermeister Ole von Beust kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Grünen derzeit mit Themen nicht punkten. Das würden ihre Spitzen gern ändern und probieren es mit Klimaschutz. Die entsprechenden Vorschläge im Umkreis der morgen beginnenden Klausur der Bundestagsfraktion in Würzburg sind nicht unbedingt neu, beinhalten aber doch ein paar spannende Ideen, zum Beispiel den Ökobonus.

Unter diesem Stichwort nimmt die Partei ihre alte Ökosteuer wieder auf. Energie soll noch teurer werden als heute und der Staat mit einem Aufschlag Sparsamkeit erzwingen. Anders als früher wollen die Grünen jedoch gleichzeitig eine ökologische und eine soziale Steuerungswirkung erreichen. Daher das Projekt Umverteilung: Der Bun-

desfinanzminister soll die Einnahmen aus der zusätzlichen Ökosteuer komplett wieder an die Bürger ausschütten. Jeder Einwohner bekäme beispielsweise 100 Euro im Jahr ausgezahlt. Der Charme dabei: Sparsame Bürger und ärmere Kleinverbraucher erhalten mehr zurück, als sie die Ökosteuer gekostet hat. Die wohlhabenderen Zeitgenossen hingegen mit ihren großen Autos, Häusern und hohem Energieverbrauch zahlten drauf. So hoffen die Grünen "die soziale und ökologische Frage zu verbinden", wie Parteichef Reinhard Bütikofer anlässlich der Klausur des Vorstands gestern sagte. Bei den Grünen ist angekommen, dass manche Leute sich Ökologie nicht leisten können. "Der Ökobonus spielt eine ganz wichtige Rolle", so Bütikofer.

So sieht das auch der grüne Bremer Umweltsenator Reinhard Loske. "Die Grünen müssen in diesem Jahr etwas bringen", um vor der Bundestagswahl 2009 nicht als Partei des Ökoluxus abgestempelt zu werden. Eine Arbeitsgruppe in der Bundestagsfraktion gibt es immerhin schon. Loskes Nachfolgerin Bettina Herlitzius macht mit und auch der Wirtschaftspolitiker Gerhard Schick. Bis zum Sommer wollen sie ein fertiges Konzept vorlegen.

<http://www.taz.de/nc/1/politik/deutschland/artikel/1/100-euro-geschenk-der-gruenen/?src=HL&cHash=397bd200e8>

Prof. Bernd Meyer fordert „neuen Anlauf für die Öko-Steuerreform“

[Interview von Joachim Wille, FR, mit Prof. Dr. Bernd Meyer 1/2008] Professor Bernd Meyer ist Ökonom an der Universität Osnabrück und wissenschaftlicher Leiter der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung.

Joachim Wille: Die Weltwirtschaft muss 2050 die Bedürfnisse von rund neun Milliarden Verbrauchern erfüllen. Ist das mit dem derzeitigen Wirtschaftssystem zu leisten?

Prof. Dr. Bernd Meyer: Ja, denn es gibt auf der Welt kein besseres. Aber wir müssen die Rahmenbedingungen des Wirtschaftens so anpassen, dass die Nachhaltigkeitsziele erreicht werden. Etwa durch eine ökologische Steuerreform, die den Verbrauch von Energie und Ressourcen belastet und die Kosten der Arbeit senkt.

Länder wie China, Indien oder Brasilien streben ein Konsumniveau wie der Westen an. Das droht die Ökosysteme endgültig zu zerstören. Gibt es Auswege?

Durchaus. Wir müssen Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch voneinander entkoppeln. In den reichen Volkswirtschaften sollten neue Ressourcen sparende Technologien entwickelt und eingesetzt werden, und die Verbraucher müssen eine nachhaltigere Lebensweise realisieren.

Reicht das denn aus?

Nein. Die globalen Ziele sind nur zu schaffen, wenn auch die Entwicklungsländer die Ressourcenproduktivität steigern. Da gibt es viele Reserven. Aber sie brauchen dafür internationale Unterstützung. Diese Länder importieren zwar viel Technologie, was den Ressourcenverbrauch dämpft, wenn der Westen eine bessere anbietet. Aber das reicht eben nicht.

Müssen wir uns nicht doch vom Prinzip des unbegrenzten Wachstums verabschieden? Der Globus ist ja nicht erweiterbar.

Wirtschaftswachstum muss, wie gesagt, nicht mit steigendem Ressourcenverbrauch einhergehen. Viele glauben das nicht, aber es ist so. Trotzdem werden die nächsten Jahrzehnte sehr schwierig werden: Bis 2050 wird die Weltbevölkerung zunehmen und das Wachstum in Ländern wie China, Indien und Brasilien dramatisch sein.

Bisher waren Wachstum und Rohstoffverbrauch gekoppelt.

Ja, aber das ist ja kein ehernes Gesetz. Experten gehen davon aus, dass die gegenwärtige Produktion mit einem Bruchteil des aktuellen Ressourcenverbrauchs erzeugt werden könnte. Aber das kommt nicht von selbst.

Müssen die Konsumenten nicht trotzdem umdenken?

Der Idealfall wäre: Die Verbraucher werden durch Information und Bildung überzeugt, ihren Lebensstil zu ändern. Dabei geht es nicht um das Konsumniveau, sondern die Art des Konsums; Strom einzusparen bringt zum Beispiel auf der Ressourcenseite am meisten. Aber: Nur auf die Einsicht der Verbraucher zu setzen, reicht sicher nicht. Man muss sie durch den Einsatz ökonomischer Instrumente wie Steuern sozusagen überreden oder, wenn nötig, per Ordnungspolitik dazu zwin-

gen.

Ist die Marktwirtschaft denn das richtige System, um die Umstellung schnell zu leisten?

Es gibt kein Wirtschaftssystem, das den Umbau zur nachhaltigeren Entwicklung schneller und flexibler schaffen könnte als die Marktwirtschaft. Aber alles hängt davon ab, dass die Politik nicht nur Ziele mutig und entschlossen verkündet, sondern dass sie auch die notwendigen Instrumente einsetzt.

Die Ökosteuern zum Beispiel.

Ja, aber die sind nur wirksam, wenn die Märkte auch gut funktionieren. Ist das nicht der Fall, darf der Staat sich nicht scheuen, auch ordnungspolitisch einzugreifen, auch wenn das Ärger bringt. Wie jetzt bei den Autokonzernen, die CO₂-Limits bekommen sollen. Allerdings muss man da genau hinsehen: Differenzierte Grenzwerte für Fahrzeugklassen sind sinnvoll, nicht aber der aktuelle Vorschlag der EU-Kommission, der auf die Durchschnittsemissionen der Flotten der Hersteller insgesamt zielt.

Viele Ökonomen sehen den Handel mit Emissionsrechten als Lösung. Der erste Versuch mit der Großindustrie in der EU ging jedoch schief. Die CO₂-Lizenzen sind so billig, dass sie praktisch keinen Lenkungseffekt haben.

Da hat man schlicht zu viele Emissionsrechte verteilt. Das muss man ändern. Zudem sollte der Staat die CO₂-Rechte in Zukunft nicht mehr kostenlos abgeben, sondern sie versteigern. Außerdem muss der Emissionshandel global ausgeweitet werden, damit es in Branchen, die im internationalen Wettbewerb stehen, keine Wettbewerbsverzerrungen gibt.

Wer hat denn am ehesten das Potenzial, den Umbau voran zu treiben? Die klimabewussten Europäer, die innovativen USA, die dynamischen Asiaten?

Zuerst ist das eine Frage des Bewusstseins. Das spricht für die Europäer. Europa muss voran gehen. Sind die Amerikaner wirklich so innovativ und die Asiaten so dynamisch, dann werden sie folgen, weil ein globaler Wettbewerb auch zur Entwicklung ressourcensparender Technologien ausgelöst wird.

<http://www.fr-onli->

ne.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/?em_cnt=1271742

Energiesteuern in Europa wirken und sind für die Wirtschaft tragbar

[Bundesamt für Energie der Schweiz, PM vom 5. 12. 2007] Energiesteuern nach europäischem Vorbild würden auch in der Schweiz zu einer spürbaren Reduktion der CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs führen, ohne das Wirtschaftswachstum zu gefährden. Massnahmen zur CO₂-Reduktion werden zudem von einer grossen Mehrheit der Schweizer Autofahrer befürwortet. Zu diesen Schlüssen kommen zwei Studien des Bundesamts für Energie (BFE) im Rahmen seines Forschungsprogramms *Energiewirtschaftliche Grundlagen (EWG)*.

Die Untersuchung "Erfahrungen mit Energiesteuern in Europa – Lehren für die Schweiz" zeigt, dass es in Europa mittlerweile viele erfolgreiche Beispiele für Energie- bzw. CO₂-Steuern gibt: In allen untersuchten Fallbeispielen führte die Einführung einer solchen Lenkungsabgabe zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen oder des Energieverbrauchs. Der mittelfristige Beitrag der Steuern zur Reduktion der CO₂-Emissionen gegenüber dem absoluten Niveau im Ausgangszustand lag zwischen zwei (Schweden, UK) und sieben Prozent (Finnland). Eine Wirkung auf CO₂-Emissionen im mittleren einstelligen Bereich scheint nach Einschätzung der Autoren auch in der Schweiz realistisch; die Schweizer Verbraucher würden auf höhere Energiepreise ähnlich reagieren wie ihre europäischen Nachbarn.

Keine Gefahr für das Wirtschaftswachstum

Befürchtungen, die Steuern könnten das Wirtschaftswachstum und die Beschäftigung bremsen, wurden in den untersuchten Ländern nicht bestätigt. Tendenziell werden sogar positive Effekte beobachtet. Denn in den meisten untersuchten Ländern wird der Grossteil der Mittel wieder an die Wirtschaft und die Haushalte zurückgegeben. Am häufigsten geschieht dies in Form einer Senkung der Lohnnebenkosten, was vor allem dem Arbeitsmarkt positive Impulse verleiht. Die Autoren der Studie gehen davon aus, dass sich die Erfahrungen auf die Schweiz übertragen lassen.

Die bisher für die Schweiz verfügbaren Modell-

rechnungen weisen darauf hin, dass auch von höheren Abgaben kaum negative Wirkungen auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung zu erwarten wären (vgl. Band 3 der Energieperspektiven unter www.energieperspektiven.ch). Voraussetzung ist neben der Rückverteilung der Mittel an die Haushalte und die Wirtschaft eine stufenweise Einführung der Steuern und Abgaben, wie sie sich in vielen Ländern durchgesetzt hat und auch in der Schweiz populär ist. Dies ermöglicht es den Steuersubjekten, sich über einen klar definierten Zeitraum an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.

Bei den Abgabesätzen der Energie- oder CO₂-Steuer verweist die Studie auf grosse Unterschiede innerhalb der Länder und zwischen den verschiedenen Energieträgern. Die ökologisch motivierten Steuern üben bisher noch einen relativ bescheidenen Einfluss auf die Endverbraucherpreise der belasteten Energieträger aus. Sollen Lenkungssteuern längerfristig zu ambitionierten Energie- und CO₂-Zielen beitragen (etwa im Sinne der 2000 Watt-Gesellschaft), dann sind höhere Abgabesätze zwingend.

Bonussysteme stossen auf Akzeptanz

Eine zweite EWG-Studie untersucht, wie die Konsumenten dazu bewogen werden können, Autos mit geringeren CO₂-Emissionen zu kaufen. Eine Befragung bei Schweizer Autokäufern hat gezeigt, dass diese mehr Informationen und Handlungsmöglichkeiten seitens des Staates wünschen. Eine grosse Mehrheit befürwortet weitere Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehr. Lenkungsabgaben mit Rückverteilung im Sinne der erstgenannten Studie stossen dabei auf mehr Akzeptanz als einfache Steuern; am meisten werden Bonussysteme befürwortet. Die verwaltungsseitige Umsetzung einer solchen Massnahme kostet weniger als 40 Franken pro Tonne CO₂, vergleichbar mit ausländischen Zertifikaten.

<http://www.bfe.admin.ch/energie/00588/00589/00644/index.html?lang=de&msg-id=16081>

Frankreich denkt über Öko-Steuer für schwere Neufahrzeuge nach

[lfepr vom 31.10.2007] Käufer von Neufahrzeugen mit überdurchschnittlichem Spritverbrauch könnten in Frankreich bald zusätzlich zur Kasse

gebeten werden. Beim jüngsten nationalen Umweltgipfel unter Federführung des französischen Staatspräsidenten Nicolas Sarkozy wurde nach ARCD-Informationen die Idee geboren, "Öko-Punkte" für Neufahrzeuge auszugeben. Wer ein Fahrzeug mit überdurchschnittlichem Treibstoffverbrauch und damit höheren CO₂-Emissionen erwirbt, soll demnach in Zukunft eine zusätzliche jährliche Abgabe zahlen müssen. Die Einnahmen sollen dafür verwendet werden, den Kauf von verbrauchsarmen Pkw steuerlich zu erleichtern und eine Prämie zur Verschrottung alter Fahrzeuge zu finanzieren, was zu einer schnelleren Erneuerung des Fuhrparks in Frankreich beitragen soll. Der PSA-Konzern (Peugeot/Citroën) nahm die Idee positiv auf, während sich Renaultchef Carlos Ghosn skeptisch äußerte. Außerdem soll für das gesamte französische Straßennetz eine kilometerabhängige Lkw-Maut eingeführt werden, und das Schienennetz des Hochgeschwindigkeitszuges TGV will man bis 2020 um 2000 km erweitern. Die Vorschläge werden demnächst dem Parlament unterbreitet.

<http://www.preisvergleich-365.de/news/frankreich-denkt-ueber-oeko-steuer-fuer-schwere-neufahrzeuge-nach-897/>

5. EMISSIONSHANDEL

Brüssel legt Entwurf zum Klimaschutz vor:

***Kraftwerke und Raffinerien sollen von 2013 an fuer übermäßige CO₂-Verschmutzung zahlen
Erstmals Grenzausgleich angedacht***

[Frankfurter Rundschau vom 10. 1. 2008] Kraftwerke und Raffinerien in Europa sollen von 2013 an für übermäßige Verschmutzung mit Kohlendioxid (CO₂) zahlen. Das geht aus einem Entwurf für ein Gesetzspaket zum Klimaschutz und zur Energiewirtschaft hervor, das die EU-Kommission am 23. Januar vorlegen will.

Für alle anderen Branchen und die Luftfahrt soll es den EU-Staaten erlaubt bleiben, Verschmutzungsrechte umsonst zu verteilen. Brüssel füllt

mit den Vorgaben die Rahmenbeschlüsse des EU-Gipfels im März 2007 aus. Die Mitgliedstaaten und das Europa-Parlament müssen anschließend über die Vorschläge verhandeln und entscheiden.

In der EU gibt es den Handel mit Verschmutzungsrechten seit 2005, um den Ausstoß gefährlicher Treibhausgase zu senken. Bis 2020 will die EU den Ausstoß um ein Fünftel unter das Niveau von 1990

drücken. Falls wichtige Regionen in Asien und Amerika mitmachen, soll die Reduzierung 30 Prozent betragen. Laut Entwurf sollen die Ziele entsprechend der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit je Bürger eines Landes festgelegt werden.

Die Vorgaben verlangen von der Industrie milliardenschwere Investitionen in saubere Technik. Energieintensive Industrieanlagen bekommen nämlich ein Limit für den CO₂-Ausstoß. Können sie dies mit moderner Technik nicht einhalten, müssen sie zusätzliche Verschmutzungsrechte kaufen.

Dem Entwurf zufolge sollen von 2020 an überhaupt keine solchen Rechte mehr an die Industrie umsonst vergeben werden dürfen. Die Kommission will die Mitgliedstaaten auch verpflichten, einen Teil ihrer Erlöse bei Versteigerung der Zertifikate in den Klimaschutz zu investieren. Mindestens zwei Drittel aller Rechte sollen von 2013 an versteigert werden. Mit einem Stufenplan will Brüssel zudem das 20-Prozent-Ziel für erneuerbare Energien erreichen. Danach soll der Biosprit-Anteil in jedem EU-Land bis 2020 mindestens zehn Prozent erreichen. Für den Gesamtanteil erneuerbarer Energien pro Land enthält der Entwurf noch keine Vorgaben.

http://www.fr-onli-ne.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/?em_cnt=1269924

Gabriel fordert von Energiekonzernen Sozialtarif

[Netzeitung vom 17. 1. 2008] Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) hat in einer Regierungserklärung die Klimaschutzziele der Koalition bekräftigt. Eine 40-prozentige Senkung der klimaschädlichen Kohlendioxid-Emissionen in Deutschland sei nötig, um EU-weit die geplante

Reduktion von 30 Prozent zu ermöglichen, sagte Gabriel am Donnerstag. Zugleich forderte er, dass der Klimaschutz mit einer «Dämpfung» der Energiepreise einhergehen müsse. Gabriel kritisierte, dass die Energieversorger ihre Strompreise immer weiter erhöhten, obwohl sie mit dem Emissionshandel Milliarden verdienen. Jedes Energieunternehmen solle einen Sozialtarif in der Grundversorgung anbieten.

Zweifel äußerte Gabriel an der Umsetzung der Klimaschutzziele in der Europäischen Union. So werde die geplante Steigerung der Energieeffizienz um 20 Prozent bisher in der EU «zu schwach» umgesetzt. Die EU-Kommission will sich in der kommenden Woche zur Verwirklichung des 2007 beschlossenen Klima- und Energiepakets äußern und will die Treibhausgas-Emissionen bis 2020 um 20 Prozent gegenüber 1990 reduzieren. Das Ziel soll auf 30 Prozent erhöht werden, wenn andere Industriestaaten mitziehen.

Der Umweltminister bekräftigte ferner, dass der Emissionshandel in den Industrieländern gestärkt werden müsse. Dazu brauche es EU-weit «gleiche Spielregeln», wie sie die EU-Kommission plane. Die verschiedenen Obergrenzen für CO₂-Emissionen müssten vereinheitlicht werden.

Die Beschlüsse der Weltklimakonferenz von Bali im Dezember bezeichnete Gabriel als «Startschuss» für kommende internationale Klimaschutzverhandlungen. Für die Opposition sind die Ergebnisse Balis indes bei weitem nicht ausreichend. Die CO₂-Emissionen stiegen derzeit «so dramatisch wie noch nie in der Vergangenheit», sagte die Grünen-Abgeordnete Bärbel Höhn. Sie warf Gabriel vor, international den Klimaschützer und national den «Schutzpatron» der Autoindustrie zu geben. Auch Eva Bulling-Schröter (Linke) nannte die Ergebnisse der Klimakonferenz «mehr als ernüchternd».

Der FDP-Abgeordnete Michael Kauch sagte, man dürfe die Ergebnisse Balis nicht schönreden. Es habe keine konkreten Reduktionsziele gegeben. Er forderte eine engere Zusammenarbeit von Industrie- und Entwicklungsländern beim Klimaschutz. Das könne auch Kosten sparen.

In Bali hatten sich 187 Staaten darauf geeinigt, bis 2009 über eine deutliche Senkung der klimaschädlichen Emissionen in Industrieländern zu verhandeln.

Auch die USA stimmten dem Schlussdokument zu. Ziel der Verhandlungen ist ein Folge-Abkommen zum Kyoto-Protokoll, dessen erste Phase 2012 endet.

<http://www.netzeitung.de/deutschland/881432.html>

"Wir brauchen Kioto plus"

[Interview: Nikolai Fichtner, taz vom 23.11.2007]

Mit Kioto ist die Klimakatastrophe nicht zu stoppen. Nur ein neuer, globaler Handel mit Emissionsrechten schafft genug Anreize für Entwicklungsländer, so die Meinung des Umweltexperten und Ex-CDU-Staatssekretärs Lutz Wicke

taz: Herr Wicke, wenn Sie bei der Weltklimakonferenz Anfang Dezember auf Bali reden dürften, was würden Sie sagen?

Lutz Wicke: Dass das Kioto-Protokoll dringend umgebaut werden muss, weil es bis jetzt katastrophal versagt hat. Bis 2012 werden die CO₂-Emissionen um 40 Prozent steigen. Nicht einmal die EU-Staaten werden ihre Ziele einhalten. Wir brauchen ein ganz neues System, um die Klimakatastrophe aufzuhalten.

Was schlagen Sie vor?

Kioto plus - also keinen Umsturz, aber eine Weiterentwicklung des bisherigen Systems. Wenn wir die Erderwärmung auf zwei Grad begrenzen wollen, müssen die weltweiten Treibhausgasemissionen schon bald ihren Höhepunkt erreichen und dann ganz schnell sinken. Mein Vorschlag ist: ein Maximum von 30 Milliarden Tonnen CO₂ im Jahr 2015 - und dann schrittweise immer weniger.

Wie wollen Sie die 30 Milliarden Tonnen verteilen?

Pro Kopf der Bevölkerung. Bei rund sechs Milliarden Weltbewohnern bekäme jeder Mensch fünf Tonnen CO₂. Diese Gleichverteilung der Rechte hat ja auch Frau Merkel inzwischen als einzig gerechtes Prinzip anerkannt. Und diese Emissionsrechte würden dann in meinem Modell global gehandelt werden.

Ein Deutscher stößt derzeit zehn Tonnen CO₂ pro Jahr aus, ein Inder ungefähr eine. Nach Ihrem Vorschlag würde viel Geld von Deutschland nach Indien fließen.

Das stimmt. Ich nehme an, dass Deutschland 2015 noch 800 Millionen Tonnen CO₂ ausstößt. Es be-

käme mit 80 Millionen Einwohnern nur 400 Millionen Zertifikate zugeteilt. Die fehlenden 400 Millionen Zertifikate müssten wir zukaufen, zum Beispiel von Indien. Mein System sieht aber auch vor, den CO₂-Preis im Handel zwischen den Staaten zu begrenzen, zum Beispiel auf zwei Dollar pro Tonne. Sonst werden die Industrieländer kaum zustimmen.

Trotzdem werden die Entwicklungsländer viel verdienen. Was soll mit dem Geld geschehen?

Das Geld darf nicht verprasst werden, sondern es muss für ökosoziale Marshallpläne verwendet werden, zur klimafreundlichen Entwicklung und zur Bekämpfung der Armut.

Was würde Ihr Modell für deutsche Verbraucher heißen?

Der Staat würde sämtliche Emissionsrechte versteigern oder verkaufen. Eine Tonne CO₂ würde bis zu 30 Dollar kosten. Damit würden Kohle, Gas und Öl deutlich teurer werden. Benzin zum Beispiel zunächst um 25 Cent. Im Gegenzug könnte der Staat die Einnahmen aus der Emissionsversteigerung an die Bürger zurückgeben, etwa durch eine niedrigere Mehrwertsteuer. Es geht ja nicht darum, die Menschen zu belasten, sondern Anreize zum Energiesparen zu setzen.

Sie wollen die Umwelt mit einem globalen Marktplatz retten. Ist Ihr Modell der endgültige Sieg des Marktprinzips?

Früher fanden rote und grüne Umweltschützer nur Abgaben gut, der Emissionshandel war des Teufels. Das war doch der Ausverkauf der Umwelt. Inzwischen haben alle begriffen, dass es ohne Markt nicht geht. Der weltweite Siegeszug der erneuerbaren Energien läuft über den Markt.

Aber der Markt hat Grenzen. Warum sollte mein Vermieter meine Wohnung dämmen, nur weil ich mehr für Gas bezahlen?

Richtig, der Markt schafft nicht alles. Sonst hätten wir ja schon längst viel bessere Wärmedämmung oder Kühlschränke. Darum brauchen wir zusätzlich noch Vorschriften. Zum Beispiel das Modell der "Frontrunner". Nur die besten und effizientesten Geräte dürften dann noch verkauft werden, der Standard würde alle paar Jahre nach oben angepasst.

Die große Schwäche des Kioto-Systems ist, dass es die Staaten nicht zu klimafreundlichem Verhalten zwingt. Ist das bei Ihrem System anders?

Der globale Emissionshandel schafft Anreize. Entwicklungsländer, die weniger CO₂ ausstoßen als sie pro Kopf gerechnet dürfen, haben einen konkreten Anreiz, sich klimafreundlich zu verhalten - nämlich Geld. Jede Tonne, die sie nicht selbst ausstoßen, können sie verkaufen.

Es hat Jahre gedauert, bis genügend Staaten das Kioto-Protokoll unterschrieben haben. Ein Nachfolgeabkommen dürfte es noch schwerer haben. Warum halten Sie gerade Ihr Modell für umsetzbar?

Wenn überhaupt ein wirksames System kommt, dann meins oder ein ähnliches. Die USA werden sich nicht auf eine nationale CO₂-Begrenzung einlassen - aber vielleicht auf eine weltweite Begrenzung. Dann können sie erst mal mit dem energieintensiven Lebensstil weitermachen, es würde nur teurer werden. Aber entscheidend sind nicht die USA, sondern die Entwicklungsländer. Ein neues Klimaabkommen kommt nur, wenn neben den Europäern auch die Entwicklungsländer mitmachen. Und die gewinnen wir, wenn wir die Emissionsrechte pro Kopf gleichverteilen.

<http://www.taz.de/nc/1/archiv/print-archiv/printressorts/digital-artikel/?ressort=me&dig=2007%2F11%2F23%2Fa0124&src=GI&cHash=dbfbfe102c>

Ablasshandel mit Ökosünden blüht

[Nikolai Fichtner, taz vom 15.10.2007] Das Geschäft mit der Klimakompensation ist ein Wachstumsmarkt. Doch wenn es zum Marketing-Argument wird, ist der Umwelt nicht immer gedient.

Im Vatikan kennen sie sich mit Ablasshandel aus. Vor einigen Wochen verkündete der katholische Zwergstaat, von nun an klimaneutral zu sein. Nicht dass man im Vatikan jetzt aufs Heizen verzichten würde - die CO₂-Sünden soll ein neuer Wald ausgleichen. Ein ungarisches Unternehmen will so viele Bäume pflanzen, dass damit der gesamte CO₂-Ausstoß des Vatikan absorbiert wird.

Nicht nur der Vatikan - immer mehr Unternehmen entdecken den Reiz der "Klimaneutralität". Das

Prinzip heißt Kompensation: Anstatt selbst auf CO₂-Emissionen zu verzichten, bezahlt man jemand anderen für seinen Verzicht. Mit dem Geld wird dann, üblicherweise in Entwicklungsländern, CO₂ vermieden, eingespart oder absorbiert. Klimaneutralität könnte zu einem der wichtigsten Marketing-Argumente der Zukunft werden. Wenn die Kundschaft klimabewusster wird, lassen sich Bücher, DVDs, Flüge, Konferenzen, Unternehmen, gar Autos unter diesem Label besser verkaufen. Nicht zuletzt deshalb wächst der Markt für freiwillige Klimakompensation rasant. Einheitliche Zahlen gibt es nicht. Für 2006 wird er jedoch auf mindestens 100 Millionen Euro geschätzt. Dieses Jahr dürfte es bereits ein Vielfaches davon sein.

DREI SCHRITTE AUF DEM WEG ZUR KLIMANEUTRALITÄT

1. Verbrauch reduzieren!

Kompensation ist nur der zweite Schritt zur Klimaneutralität. Der erste heißt: selber CO₂ einsparen - durch Ökostrom, Bahnfahren oder Wärmedämmung. Nur Emissionen, die sich nicht vermeiden lassen, sollten kompensiert werden.

2. Kompensationsprodukt wählen!

Die zuverlässigste Produktkategorie heißt CER, was für certified emissions reductions steht. Projekte in Entwicklungsländern reduzieren durch erneuerbare Energien oder größere Effizienz den CO₂-Ausstoß und dürfen entsprechend viele CER-Zertifikate verkaufen. Weil diese Projekte nach den Regeln des UN-Klimasekretariats regelmäßig und aufwendig überwacht werden, sind CER-Zertifikate zwar zuverlässig, aber auch vergleichsweise teuer. VER, verified emissions reductions, folgen dem gleichen Prinzip wie die CER, werden aber nicht entsprechend kontrolliert und sind daher günstiger. VER-Projekte müssen nicht unbedingt schlechter sein. Der Markt für Zertifikate aus dem EU-Emissionshandel war in der aktuellen Handelsperiode ein Flop - zu viele Emissionsrechte waren auf dem Markt. Ob sich das in der zweiten Phase ab 2008 ändert, hängt davon ab, wie knapp das CO₂ zugeteilt wird. Im besten Fall könnten dann Privatpersonen der Industrie Beine machen, indem sie ihr die CO₂-Emissionsrechte wegkaufen.

3. Auf Qualität achten!

In der Fülle der Klimasiegel, die sich die Anbieter meist selbst geben, ragt der Gold Standard heraus, den Umweltorganisationen als Gütesiegel entwickelt haben. Ausgezeichnet werden nur Projekte, die zum Umbau in eine kohlenstofffreie Wirtschaft beitragen und die die lokale Bevölkerung einbeziehen.

Die Zahl der Anbieter steigt ständig: Sie sind gemeinnützig organisiert wie die Schweizer Stiftung MyClimate oder kommerziell wie die Berliner Climate Company. Sie kompensieren Flüge wie Atmosfair oder die Emissionen von ganzen Unternehmen wie die Allianz-Ausgründung 3C. Es ist ein Markt mit Licht und Schatten. Er zieht Menschen an, die mit Umweltschutz bislang wenig am Hut hatten: Sie verkaufen den Traum vom reinen Klimagewissen. Ihre Angebote erwecken den Eindruck, als könnten wir alle klimaneutral werden und trotzdem genauso fliegen, fahren oder einkaufen wie bisher.

Einer, der genau das eigentlich verhindern wollte, ist Dietrich Brockhagen, der Gründer der Organisation Atmosfair, die Emissionen aus dem Flugverkehr kompensiert. Brockhagen ist ein Pionier im Geschäft mit der Klimakompensation - und gleichzeitig einer der größten Kritiker seines eigenen Geschäftsmodells. Seine Gäste empfängt der 40-Jährige in T-Shirt und Sandalen, die Wände in seinem kleinen, voll gestellten Büro in Berlin-Mitte sind kahl und weiß. Das einzige, was nicht unbedingt zur Arbeit benötigt wird, ist eine kleine Palme in der Ecke. Was die Zahlen angeht, könnte man Atmosfair für einen boomenden Start-up halten: 500 Prozent Wachstum, mehr als eine Million Euro Umsatz.

Tatsächlich ist Atmosfair eine GmbH mit Gewissensbissen. Der Werbeflyer liest sich fast wie der Beipackzettel eines Medikaments. Risiko und Nebenwirkung der Medizin Klimakompensation: keine Verhaltensänderung beim Patienten. Atmosfair schreibt: "Jedes Flugticket finanziert das bestehende Transportsystem und gibt keinen Anreiz zu dessen umweltverträglichen Umbau. Deswegen ist Atmosfair ein wichtiger Beitrag zur Schadensbegrenzung - nicht mehr und nicht weniger." Um sicher zu gehen, hat Brockhagen, der aus der Umweltbewegung kommt, eine Studie anfertigen lassen. Er wollte wissen, ob sich das Angebot von Atmosfair "flugsteigernd" auf das Verhalten kli-

mabewusster Menschen auswirkt. Das Ergebnis hat ihn beruhigt: Drei Viertel der Kunden würden eigentlich lieber verzichten, als zu kompensieren. Überzeugte Nichtflieger fliegen nicht auf einmal mehr, nur weil es Atmosfair gibt.

Das Wort "klimaneutral" ist bei Atmosfair ein Tabu. "Es klingt zu sehr nach: Problem gelöst", sagt Brockhagen. Er würde seinen Kunden das Wort nicht verbieten, "aber eigentlich ist es nicht richtig, weil es suggeriert, dass Fliegen dem Klima nicht schadet." Andere Unternehmen haben da weniger Skrupel. Zum Beispiel die Climate Company. Hinter ihr verbirgt sich Michael Kroehnert, 51 Jahre alt, kurze graue Haare, Anzug. Kroehnert residiert in einem großen Bürogebäude in Berlin-Charlottenburg, es riecht nach Ledersofa. An den Wänden hängen DIN-A4-große, bunt verzierte Pappzettel, die von weitem aussehen wie Siegerurkunden eines Kegelwettbewerbs. Schaut man genauer hin, kann man zum Beispiel einen roten Oldtimer-Flitzer erkennen, viel Kleingedrucktes und die Überschrift "Klima-Zertifikat". Das hat er an 110 Oldtimer-Fahrer verkauft, die daraufhin ihre Spritztour um Berlin "klimaneutral" nennen konnten.

Kroehnert war früher Marketingleiter eines kleinen Energieunternehmens. Damals ist er als Erster auf die Idee gekommen, den Leuten einen Farbfernseher zu schenken, wenn sie einen Stromvertrag für drei Jahre abschließen. Seitdem glaubt er, dass Kunden einen "anfassbaren Nutzen" wollen. Viel Geld verdient Kroehnert mit seiner Climate Company bis jetzt noch nicht. Aber seine neueste Idee soll das ändern: die Klima-Vignette. Dafür arbeitet er mit einer Gruppe von Autohäusern zusammen, die große Stop-CO₂-Schilder aufgestellt haben. Wer sich dort einen Mazda oder Suzuki kauft, bekommt die Klimakompensation von 15.000 Kilometern Autofahrt gleich mitgeliefert. Anfassen können die Kunden: eine Vignette für die Windschutzscheibe, ein Registrierungskärtchen mit Kalender fürs Portemonnaie, eine Urkunde für die Wohnzimmerwand.

Klimaschützer wie Karsten Smid von Greenpeace nennen das: den zweiten Schritt vor dem ersten machen: "Man muss doch erst ein sparsames Auto kaufen, danach kann man gerne noch kompensieren." Die wenigsten Umweltschützer halten Klimakompensation für grundsätzlich verwerflich,

auch nicht, wenn damit Geld verdient wird. Die Grenze liegt dort, wo Kompensation kontraproduktiv wird, weil sie klimaschädliches Verhalten aufrechterhält.

Die Bostoner Tufts-Universität hat Anfang des Jahres 13 Anbieter untersucht und nur vier empfohlen: Atmosfair, MyClimate, die US-Firma NativeEnergy und ClimateFriendly aus Australien. Von anderen rät sie explizit ab. Die Gründe: zu hohe Verwaltungskosten, falsche CO₂-Berechnungen, keine effizienten Projekte. Im britischen Umweltministerium charakterisiert man den Markt gar als "wilden Westen" und plant ein einheitliches System zur Emissionsberechnung samt Gütesiegel. Auch der Leiter der Klimaabteilung im Umweltbundesamt, Benno Hain, denkt darüber nach, ob es nicht externe Prüfungen für Kompensationsanbieter geben sollte.

Da ist zunächst die Frage, wie viel CO₂ berechnet wird. Wer bei Easyjet einen Flug von Berlin nach Barcelona bucht und im Internet den "CO₂-Ausgleich" anklickt, kann dort 124 Kilogramm CO₂-Ausstoß für 2,39 Euro kompensieren. Die gleiche Angabe bei Atmosfair ergibt eine Klimawirkung von 400 Kilogramm CO₂. Der Unterschied: Atmosfair berechnet nicht nur den Kerosin-Verbrauch, sondern auch die in CO₂-Äquivalente umgerechnete Klimawirkung von Stickoxiden und Kondensstreifen. Auch Flugzeugtyp, Auslastung, Warteschleifen und Flughöhe werden einkalkuliert.

Selbst wenn der CO₂-Ausstoß einheitlich berechnet würde, würden sich die Anbieter im Preis deutlich unterscheiden: Bei Atmosfair kostet die Tonne CO₂ ungefähr 20 Euro, bei "Prima-Klimaweltweit" dagegen nur 10 Euro. Entscheidend dafür ist, was mit dem Geld passiert: Atmosfair investiert in teure Energieprojekte, die unter Beachtung hoher sozialer Standards Klimagase in Entwicklungsländern einsparen: zum Beispiel ein Solarküchen-Projekt in Indien oder eine Biogas-Anlage in Thailand. "Prima-Klima" lässt Bäume pflanzen, was weitaus billiger ist - und umstritten: Denn niemand kann garantieren, dass die Bäume auch in hundert Jahren noch stehen und CO₂ binden.

Noch teurer als bei Atmosfair ist die Klimakompensation bei der Climate Company, aber das liegt an dem ganzen "Drumherum", wie Geschäftsin-

haber Kroehnert erklärt. 59,90 Euro kostet das "Klima-Zertifikat" für eine Tonne kompensiertes CO₂ hier. Auf einer gut versteckten Seite ihres Internetauftritts legt die Climate Company offen, wie dieser Preis zustande kommt: Ungefähr 16 Euro kostet ein sogenanntes VER-Zertifikat für eine Tonne Emissionsreduzierung bei einem Zwischenhändler. Der Rest geht drauf unter anderem für den Druck des "Klima-Zertifikats", Website, Versand, Verwaltung, Werbung, Steuer oder Gewinn. Nur 27 Prozent fließen in ein Projekt. Bei Atmosfair sind es 88 Prozent. "Rechnerisch mag das richtig sein", sagt Kroehnert. Aber er würde ja schließlich keine Tonne CO₂ verkaufen, "sondern ein Klimageschenk", auf buntem Papier mit schönen Bildern.

Etwas günstiger als das "Klima-Zertifikat" verkauft Kroehnert die "Klima-Vignette" für Autofahrer. Das liegt unter anderem daran, dass 10 Prozent der CO₂-Menge hierfür aus dem Europäischen Emissionshandel stammen. An der CO₂-Börse kostet das Emissionsrecht für eine Tonne derzeit nur wenige Cent. Zumindest für die Zeit bis 2008 hatten die Regierungen der Industrie mehr Emissionsrechte geschenkt, als diese verbrauchen konnte. Alle Experten sind sich einig: Wer heute überschüssige Emissionsrechte erwirbt, kauft heiße Luft, dem Klima hilft das nicht. Als hauptamtlicher Emissionshändler weiß Kroehnert das. Aber als Marketing-Fachmann weiß er auch: "Die Leute wollen auch das Gefühl haben, zu Hause CO₂ einzusparen."

Einfach zu Hause einsparen - das versucht auch Atmosfair-Chef Brockhagen seinen Kunden klarzumachen. Aber Brockhagen verzichtet dafür auf Einnahmen für seine Projekte. Neulich rief der Chef einer Druckerei bei ihm an, weil er klimaneutrale Bücher drucken wollte. Er riet ihm, sich effizientere Maschinen zu kaufen und sie mit CO₂-freiem Ökostrom zu betreiben. Brockhagen sagt: "Es ist doch besser, das Problem an der Wurzel zu packen, als das Geld nach Indien zu geben."

<http://www.taz.de/index.php?id=start&art=6069&src=TE&id=umwelt-artikel&cHash=33a345ffb7>

6. KLIMAWANDEL UND KLIMASCHUTZ

Bewertung der Bali-Ergebnisse – Umweltstaatssekretär widerspricht Merkel

[Süddeutsche Zeitung vom 17.12.2007] Die Große Koalition zeigte sich uneins in der Bewertung der Weltklimakonferenz auf Bali. Der Staatssekretär im Bundesumweltministerium, Michael Müller (SPD), wagte den offenen Widerspruch zur Einschätzung von Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU), die die Ergebnisse von Bali als großen Erfolg bezeichnet hatte.

Müller hingegen sagte der Neuen Osnabrücker Zeitung vor dem Hintergrund, um welche Herausforderungen es sich für die Menschheit handelt, ist Bali sicher kein Erfolg."

Eine solche Einschätzung sei nur gerechtfertigt, "weil man vor einem Jahr noch mit einem völligen Scheitern rechnen musste", sagte Müller. Für Deutschland bedeute der Bali-Beschluss, "dass wir international in eine noch größere Vorreiterrolle hineingerutscht sind". Denn "das Wichtigste von Bali ist - außer dem äußerst fragwürdigen Verhalten dieser absolut provinziellen Supermacht USA -, dass enorm viele Länder sich für den Klimaschutz eingesetzt haben."

"Die Klimafrage allein wird den Durchbruch beim Thema Nachhaltigkeit übrigens nicht bewirken", sagte Müller. Es gebe noch zwei andere große Herausforderungen - die Endlichkeit der Rohstoffe und der "Beginn einer neuen großen weltwirtschaftlichen Rezession".

Der Staatssekretär hielt ein "globales Umbauprogramm" für notwendig, "nach dem weltweit investiert wird in Energietechnik und modernen Klimaschutz".

Nach erbittertem Streit hatten die 190 Delegationen zum Abschluss der Weltklimakonferenz am Samstag die sogenannte Bali Roadmap akzeptiert.

Umweltminister Sigmar Gabriel bewertete das Ergebnis verhalten positiv. "Das Verhandlungsergebnis ist besser, als wir es erwarten durften, aber weniger, als angesichts der Dringlichkeit, beim Klimawandel zu stärkeren Aktivitäten zu kommen, nötig gewesen wäre", sagte der SPD-

Politiker. Merkel bezeichnete das Ergebnis als einen großen Erfolg, räumte aber ein, dass der Weg zu einem Nachfolgeabkommen für das Kioto-Protokoll steinig werde.

<http://www.sueddeutsche.de/deutschland/artikel/926/148573/>

Mehr dazu:

Die wichtigsten Beschlüssen von Bali:
<http://www.sueddeutsche.de/wissen/artikel/857/148504/>

Die Rolle der USA:
<http://www.sueddeutsche.de/wissen/artikel/889/148536/>

Allgemeine Bewertung der Klimakonferenz in Bali von Joachim Schnellhuber (PIK Potsdam):

<http://www.sueddeutsche.de/wissen/artikel/874/148521/>

E-Mail-Aktion des WWF an Bundesumweltminister Sigmar Gabriel gegen den Bau neuer umweltschädlicher Kohlekraftwerke:

<http://www.wwf.de/index.php?id=4806>

Klimagase nehmen ungebremst zu

[Bernhard Janzing, taz vom 21.11.2007] Trotz Kioto-Protokoll steigen die Treibhausgas-Emissionen auch gemessen am Wirtschaftswachstum wieder an. Die UN schlägt eine Ökosteuer auf CO₂ als Lösung vor.

Das UN-Klimasekretariat hat am Dienstag erschreckende Zahlen veröffentlicht: Die Treibhausgasemissionen von 40 Industrieländern sind im Jahr 2005 auf einen neuen Höchststand gestiegen. Besonders stark erhöht haben sich die Emissionen im Verkehr.

Am meisten verschlechtert haben sich im Vergleich zu 1990 die Emissionsmengen von Spanien (plus 53,3 Prozent), Kanada (plus 25,3 Prozent) und Neuseeland (plus 24,7 Prozent). Schweden (minus 7,3 Prozent) und Großbritannien (minus 14,8 Prozent) haben unterdessen die Kioto-Vorgaben bereits mehr als erfüllt.

Umweltorganisationen sind alarmiert. Germanwatch verweist darauf, dass sich in den letzten drei Jahren sogar ein seit Jahrzehnten erkennbarer Trend der Weltökonomie umgekehrt habe: "Der Ausstoß von Kohlendioxid steigt plötzlich auch gemessen am Sozialprodukt wieder an", sagte Jan

Burck von Germanwatch.

Doch es gibt in allerjüngster Zeit auch positive Ansätze: Burck verweist darauf, dass in den Zahlen von 2005 sich das zuletzt weltweit stark gewachsene Interesse am Klimaschutz noch nicht widerspiegeln: "Die aktuelle Politik ist besser, als es die Daten von 2005 vermuten lassen." Die dramatischen Meldungen der vergangenen Monate hätten einiges in Bewegung gebracht.

Der Zeitpunkt der Veröffentlichung der jüngsten Zahlen durch die Vereinten Nationen steht im Zusammenhang mit der internationalen Klimakonferenz, die vom 3. bis 14. Dezember auf Bali stattfinden wird. Dort sollen die Vorbereitungen für ein Klimaschutzabkommen nach 2012 - genannt: Kioto-2 - beginnen. Bisher legt das Kioto-Protokoll von 1997 die CO-Reduktionen für die Jahre 2008 bis 2012 fest - was danach kommt, ist noch offen.

Will man aus den aktuellen Emissionszahlen nicht nur die katastrophale Bilanz des bisher Erreichten ablesen, sondern zugleich auch Erkenntnisse für die weitere Klimapolitik ableiten, so liegt ein Schluss auf der Hand: Die Staaten, die sich mit der Ratifizierung des Kioto-Protokolls zur Reduktion ihrer Abgabe verpflichtet haben, brauchen eine starke übergeordnete Kontrollinstanz. Denn die europäischen Staaten, die dank der zwischengeschalteten EU im internationalen Vergleich der strengsten Kontrolle unterliegen, werden ihre Kioto-Ziele vermutlich erreichen. Die anderen Vertragsstaaten zeigen jedoch "eine Tendenz zu steigenden Emissionen", wie das Klimasekretariat gestern mitteilen musste.

Yvo de Boer, Chef des UN-Klimasekretariats UNFCCC, verklausulierte die Dramatik der Entwicklung gestern in bester Diplomatenprache: "Wir sollten nicht die Tatsache verschweigen, dass einige Länder mehr unternehmen müssen, um ihre Emissionen unter Kontrolle zu bringen." Es müssten nun "zusätzliche Richtlinien geplant und durchgeführt werden" und man müsse "weitere Instrumente einsetzen". Doch am Ende wird auch de Boer noch konkreter. Immerhin ein Instrument, das in eine künftige Klimaschutzpolitik Eingang finden müsse, nennt er explizit: CO₂-Steuern.

<http://www.taz.de/1/zukunft/umwelt/artikel/1/klimagase-steigen-auf->

[rekordniveau/?src=SZ&cHash=f503120b69](#)

Dreck machen wird teurer

[*Christian Rath, taz vom 14.11.2007*] Ab sofort müssen Firmen die von ihnen verursachten Schäden auf eigene Kosten beseitigen. Laut Umweltexperte Christian Schrader nutzt dies dem Arten- und Naturschutz.

Die Verschmutzung der Umwelt durch Unternehmen kommt diese künftig teurer zu stehen. Denn am Mittwoch trat das neue Umweltschadensgesetz in Kraft, das die Sanierung von Umweltschäden etwas strenger regelt. Der Bundestag hatte das Gesetz bereits im März mit den Stimmen von großer Koalition und Grünen verabschiedet, FDP und Linke enthielten sich.

Danach gilt: Wer einen Schaden an öffentlichen Gütern wie Wasser, Boden, Artenvielfalt und natürlichen Lebensräumen verursacht, muss diesen auch wieder beseitigen - und zwar auf eigene Kosten. Denn das Verursacherprinzip ist die Grundnorm des neuen Gesetzes. Zudem sind die Behörden verpflichtet, die Sanierung von Umweltschäden durchzusetzen. "Das ist ein intelligenter Anreiz, so zu wirtschaften, dass es erst gar nicht zu Umweltschäden kommt", sagte Umweltminister Sigmar Gabriel (SPD).

Das Gesetz geht auf die EU-Richtlinie zur Umwelthaftung zurück, die versucht, das Verursacherprinzip europaweit auf möglichst hohem Niveau festzuschreiben. Das deutsche Gesetz setzt die EU-Vorgaben im Wesentlichen eins zu eins um, Deutschland ist hier also kein Vorreiter. Er ist sogar zu spät; die Richtlinie hätte schon im April umgesetzt werden müssen.

Das Umweltschadensgesetz gilt auch nur für Schadensfälle, die seit dem 30. April 2007 verursacht wurden. Das ist aber nicht so schlimm, denn schon bisher gab es im deutschen Umweltrecht Regeln zur Sanierung von öffentlichen Umweltschäden, etwa im Bodenschutzgesetz und im Wasserhaushaltsgesetz. Vorteile bringt das neue Gesetz nach Ansicht des Umweltrechtlers Christian Schrader vor allem bei Schäden an der Biodiversität, also im Arten- und Naturschutz. Für Beeinträchtigungen des Klimas, der Luft oder durch Lärm gilt das neue Gesetz gar nicht.

Neu ist allerdings auch ein Klagerecht der Um-

weltverbände, die von den Behörden künftig Maßnahmen einfordern können. Experte Schrader, der an der Fachhochschule Fulda lehrt, rechnet allerdings nicht mit vielen Anwendungsfällen.

Die Opposition im Bundestag kritisierte vor allem, dass die Landwirtschaft ausdrücklich aus dem Anwendungsbereich des neuen Gesetzes herausgenommen wurde. Die Linke forderte außerdem eine Pflichtversicherung der Unternehmen für eventuelle Umweltschäden. Wenn ein Verursacher pleite oder gar nicht feststellbar ist, dann muss wie bisher der Staat die Sanierung der Schäden an Boden und Wasser bezahlen. Für Umweltschäden bei Privatpersonen und anderen Unternehmen gilt weiterhin das Umwelthaftungsgesetz von 1991. Wer Schäden an Gesundheit und Eigentum erleidet, kann diese zivilrechtlich gegenüber dem Verursacher einklagen.

<http://www.taz.de/1/zukunft/umwelt/artikel/1/dreck-machen-wird-teurer/?src=SE&cHash=54f728e0d9>

Klimawandel/Wirtschaft

[*BMU-Pressemitteilung vom 30.08.2007*] „Der Klimawandel ist eine Zukunftsfrage der Weltwirtschaft“ Bundesumweltminister Gabriel diskutiert mit Vertretern der Wirtschaft über die Chancen und Risiken des Klimawandels.

Der Klimawandel gewinnt zunehmend an Einfluss auf die internationalen Finanzmärkte: Einerseits steigen die Marktanteile von Unternehmen, die klimafreundliche Technologien anbieten, andererseits muss die Versicherungsbranche immer größere Schäden regulieren, die durch extreme Wetterereignisse entstehen. Chancen und Risiken des Klimawandels sind das Thema einer Konferenz, die am 30.8.2007 auf Einladung von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel und des Präsidenten des Umweltbundesamtes, Andreas Troge, am Bankenplatz Frankfurt stattfindet. An der Finanzdienstleisterkonferenz nehmen über 150 Vertreter von Banken, Versicherungen und Investmentgesellschaften aus dem In- und Ausland teil.

Bei der Eröffnung der Konferenz rief Bundesumweltminister Sigmar Gabriel die Unternehmen der Finanzbranche auf, die im Klimaschutz liegenden wirtschaftlichen Chancen zu erkennen und zu nut-

zen. Der Klimawandel verändere fundamental die Bedingungen, die den Erfolg von Unternehmen, Individuen und Volkswirtschaften bestimmen, im Guten wie im Schlechten. „Umwelttechnologien und insbesondere die innovativen Energietechnologien sind die Leitmärkte der Zukunft. Wer das zuerst versteht, hat gegenüber anderen Akteuren im Wettbewerb eine Reihe von Vorteilen“, sagte Gabriel.

Nach einer Studie der Firma „Roland Berger Strategy Consultants“ wird allein in Deutschland der Umsatz der Umwelttechnologiemärkte bis zum Jahr 2030 von 150 Milliarden Euro auf 1.000 Milliarden Euro anwachsen.

Auch der Emissionshandel wird als Geschäftsfeld für die Finanzbranche immer wichtiger: Bereits 2006 hatte der internationale Kohlenstoffmarkt ein Volumen von 30 Milliarden US-Dollar. Je nach Ausgestaltung der internationalen Vorgaben wird damit gerechnet, dass der internationale Emissionshandel 2025 zwischen 50 und 800 Milliarden Euro Umsatz verzeichnen wird. Dem Kohlenstoffmarkt kann damit eine zentrale Funktion bei der Finanzierung des klimafreundlichen Umbaus der Energiesysteme weltweit zukommen.

Gabriel: „Die Politik muss ihrer Aufgabe gerecht werden. Internationale und nationale Rahmenbedingungen durch Klima- und Energiepolitik sind dabei notwendige Voraussetzungen, damit die Märkte für den Klimaschutz arbeiten. Wir müssen die Signale für Investitionen setzen, damit Unternehmen richtig planen können. Das vom Bundeskabinett in Meseberg auf den Weg gebrachte integrierte Energie- und Klimapakete stellt für Deutschland die richtigen Weichen.“

Fortschrittliche Finanzunternehmen setzen schon jetzt auf neue Geschäftschancen und erschließen Märkte mit neuen Dienstleistungen: Sie bieten zum Beispiel Investment-Fonds für zukunftssträchtige Technologien an, etwa im Bereich der erneuerbaren Energien und Energieeffizienz. Auch die Finanzierung von Altbauanierungen oder die Versicherung gegen Naturkatastrophen und andere Klimarisiken sind wichtige Geschäftsfelder.

Die Ergebnisse der Frankfurter Finanzdienstleisterkonferenz fließen in die Beratungen des nächste Ministertreffens im Rahmen des Gleanegles-Dialogs ein, das vom 9. bis 11 September in Berlin stattfindet. Dieses Treffen der Umwelt-

und Energieminister der 20 Länder mit dem größten Energieverbrauch befasst sich auch mit Investitionen für eine nachhaltige Energieversorgung.

WWF fordert Steuer auf Kuh-Abgase

[Spiegel-Online vom 05.11.2007] Gedungte Felder und rülpfende Kühe sind in Deutschland für elf Prozent des Treibhausgas-Ausstoßes verantwortlich, rechnet der WWF vor. Die Umweltschutz-Organisation schlägt deshalb Emissionssteuern für die Landwirtschaft vor, auch wenn das die Lebensmittel verteuert.

Betreiber von Kohlekraftwerken und Fahrer von sprithungrigen Autos gelten schon länger als Klimasünder. Doch auch Bauern tragen beträchtlich zum Ausstoß von Klimagasen bei. Die Landwirtschaft sei in Deutschland mit bis zu elf Prozent an den Treibhausgas-Emissionen beteiligt, heißt es in einer am heutigen Montag vom WWF Deutschland veröffentlichten Studie.

Die Umweltschützer fordern von den Bauern nun mehr Engagement. "Die Landwirtschaft darf nicht ausgenommen werden", sagte Harald von Witzke, einer der Autoren der Studie. Die Abgase einer einzigen Milchkuh seien in etwa so klimaschädlich wie die eines Kleinwagens, der 18.000 Kilometer im Jahr gefahren werde. Der WWF fordert deshalb eine Emissionssteuer für die Landwirtschaft, die allerdings Lebensmittel teurer machen würde.

In der Landwirtschaft sei nicht Kohlendioxid das Hauptproblem, sagte Witzke. Der CO₂-Ausstoß, der etwa beim Einsatz von Traktoren oder bei der Herstellung von Dünger entsteht, wird durch die CO₂-Aufnahme der Nutzpflanzen wettgemacht. Dennoch verursacht die deutsche Landwirtschaft der Studie zufolge unter dem Strich den Gegenwert von 65 Millionen Tonnen Kohlendioxid, vor allem in Form Lachgas und Methan. Letzteres entströmt unter anderem dem Innern von Rindern.

Zwar sind die absoluten Mengen der Treibhausgase in der Landwirtschaft vergleichsweise gering. Doch ist der Beitrag zum Klimawandel besonders groß: Methan wirkt 21-mal so stark auf die Atmosphäre wie Kohlendioxid, Lachgas sogar 310-mal so stark.

Das Lachgas entsteht nach WWF-Angaben weltweit in großen Mengen beim Reisanbau und in

Deutschland unter anderem bei der Nutzung von Kunstdünger. Der wird laut Witzke nur zur Hälfte von Pflanzen aufgenommen, der Rest entweicht als Lachgas oder wird ausgeschwemmt. So steige aus einem Hektar gedüngter landwirtschaftlicher Nutzfläche pro Jahr der Gegenwert von 1,3 Tonnen Kohlendioxid in die Luft - in etwa so viel wie aus einem Auto mit 130 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer bei 10.000 Kilometern Laufleistung im Jahr.

WWF-Expertin Tanja Dräger de Teran betonte, dass ökologische Landwirtschaft wegen des geringeren Energieaufwands auch weniger Treibhausgase verursache. Öko-Landbau solle deshalb besonders gefördert werden.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat die Angaben des WWF prinzipiell bestätigt. Weltweit gingen rund 14 Prozent der Klimagas-Emissionen auf das Konto der Landwirtschaft, sagte UBA-Mitarbeiter Dietrich Schulz im Gespräch mit SPIEGEL ONLINE. Die vom WWF für Deutschland angegebenen elf Prozent Anteil hält der Leiter der UBA-Abteilung Landwirtschaft allerdings für zu hoch: "Wir gehen in Deutschland von sieben Prozent aus."

Die Emissionen aus der Landwirtschaft könnten allerdings zu geringen Kosten deutlich verringert werden, sagte Witzke, der an der Berliner Humboldt-Universität forscht. Das allgemeine Ziel, den Treibhausgas-Ausstoß bis 2020 um 40 Prozent CO₂-Äquivalent zu senken, müsse auch in der Agrarwirtschaft erreicht werden. Schon jetzt gebe es zum Beispiel Techniken, Gülle oder auch Kunstdünger so auf die Felder auszubringen, dass weniger Klimagas entweichen.

Allerdings seien die Methoden meist teurer als die bisher genutzten. Deshalb müsse ein finanzieller Anreiz für die Bauern geschaffen werden, meint Witzke. Das ginge über die Emissionssteuer oder auch über die Einbeziehung der Landwirtschaft in den Emissionshandel. Beides würde bewirken, dass der Ausstoß von Klimagasen teurer und sich die Vermeidung lohnen würde.

Den Vorschlag, die Landwirtschaft in den Emissionshandel einzubeziehen, hält man im Umweltbundesamt aber für schwer umsetzbar: "Ein Emissionshandel mit rund 200.000 landwirtschaftlichen Betrieben - das wäre administrativ kaum zu bewältigen", sagte Schulz.

"Die rechnerisch einfachste Lösung wäre, wenn alle Menschen sich ab sofort vegan ernähren würden", erklärte der UBA-Experte. Das werde jedoch kaum passieren. Schulz verweist auch darauf, dass ein Verzicht auf Viehhaltung die Landwirtschaft existentiell bedrohen würde.

Als guten Kompromiss empfiehlt Schulz die mediterrane Ernährung. Ein Italiener beziehe nur etwa 25 Prozent seiner täglichen Kalorienaufnahme aus tierischen Quellen, die Deutschen dagegen bei 39 Prozent. "Lebensfreude und weniger Fleisch sind also durchaus vereinbar", meint Schulz.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/0,1518,515494,00.html>

WWF-Studie: Methan und Lachgas - Die vergessenen Klimagasen

http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/pdf_neu/Methan_und_Lachgas_-_Langfassung.pdf

7. ENERGIE

BEE gegen Zertifikatehandel für Erneuerbare Energien

[Bundesverband Erneuerbare Energien, PM vom 7.1.2008] Der Bundesverband Erneuerbare Energie (BEE) kritisiert die vermeintlichen Ökostromangebote einiger deutscher Energieversorger. Grundlage für den Schwindel sei der Handel mit sogenannten Ökostromzertifikaten, die nach dem Willen der EU-Kommission jetzt auch europaweit eingeführt werden sollen. BEE-Präsident Johannes Lackmann: "Hier werden Stromkunden hinter Licht geführt. Längst nicht überall wo Ökostrom drauf steht, ist Ökostrom drin." Die Kunden fordert Lackmann auf, nur mit Anbietern Verträge zu schließen, die nachweisen können, dass deren Einnahmen tatsächlich für den Bau neuer Wind-, Wasser- oder Bioenergiekraftwerke eingesetzt werden. Dies sei beispielsweise bei allen Unternehmen der Fall, die das von den Umweltverbänden ausgestellte „GrünerStromLabel“ aufweisen.

Mit scharfer Ablehnung reagiert der Verband auf die Praxis großer Energiekonzerne, ihren Atom-

und Kohlestrom mit Hilfe von Erneuerbare-Energien-Zertifikaten umzudeklarieren. Das Prinzip sei lange bekannt. Alte, teilweise seit hundert Jahren schon Strom produzierende Wasserkraftanlagen lassen sich für ihren Strom seit einiger Zeit Ökozertifikate ausstellen. Diese Papierzertifikate werden dann an Stromhändler verkauft, die sie dann sprichwörtlich auf ihren Strom aufkleben. So prangt auf schmutzigem Strom auf einmal ein sauberer Name. Der Kunde zahlt dann meistens mehr, obwohl keine Kilowattstunde mehr Ökostrom produziert wurde als vorher. Lackmann: "Dahinter steckt vor allem das Zertifizierungssystem RECS, das die Energiekonzerne e.on, Vattenfall und RWE gemeinsam mit dem deutschen Ökoinstitut ins Leben gerufen haben. Das Projekt muss gestoppt werden."

Mit ihren Zertifikaten zum Sauberstempeln des alten Stromes haben die RECS-Vertreter jetzt noch größeres vor. So versuchen die Energiekonzerne in Brüssel ein europäisches Zertifikatehandelssystem für Erneuerbare Energien für die gesamte EU durchzusetzen. Dieses soll dann die erfolgreichen Fördergesetze für echten Strom aus Erneuerbaren Energien ersetzen. Die Europäische Kommission arbeite bereits an einer entsprechenden Regelung, die am 23. Januar vorgestellt werden soll. Auch der deutsche EU-Kommissar Verheugen habe sich der Forderung der Energiekonzerne angeschlossen. Lackmann: "Hier wird gezielt versucht, den Ausbau Erneuerbarer Energien durch solche dubiosen Konstrukte zu sabotieren. Dies müssen die deutsche Bundesregierung und das Europäische Parlament verhindern."

<http://www.bee-ev.de/presse.php?pr=1191>

Weitere Infos zum Thema:
www.gruenerstromlabel.de

Siehe auch:
<http://www.heise.de/tp/r4/artikel/26/26671/1.html>

Umweltschützer Schuld an hohen Strompreisen?

[Wolf von Fabeck, Solarenergie-Förderverein Deutschland e. V. vom 3. 1. 2008] Dies ist die Antwort auf einen Artikel von Hannes Koch in der taz vom 02.01.2008: „Strompreise - Ökologie wird Luxus - Klimaschützer missachten soziale Auswirkungen ihrer Politik“, so war ein Artikel in

der taz vom 2.1.08 überschrieben. Dieser Artikel darf nicht unwidersprochen bleiben.

Hohe Strompreise werden vom Staat nicht entschlossen bekämpft

Wie kommt es zu den hohen Strompreisen? Energie ist eine begehrte Ware. Wer eine begehrte Ware anbieten kann, kann hohe Preise fordern und immense Gewinne erzielen, besonders wenn es keine echte Konkurrenz gibt. Wenn kein echter Wettbewerb da ist, muss der Staat eingreifen. Das Kartellamt ist hier zuständig. Doch seine mangelhafte Personalausstattung sowie einschränkende gesetzliche Bestimmungen verhindern wirksame Preiskontrollen. So steigen die Gewinne der Energieversorger in unvorstellbare Höhen.

Energieversorger wollen von ihren hohen Gewinnen ablenken

Dass die Energieversorger von ihren übermäßigen Gewinnen ablenken wollen, ist verständlich. Alleine bei E.ON waren es in den ersten drei Monaten von 2007 mehr als 7 Milliarden Euro. Der Hinweis auf Mehrkosten bei den Erneuerbaren Energien ist von der Größenordnung her vergleichsweise lächerlich und völlig unangemessen. Nach Aussage von Vattenfall haben die Preise für Windstrom nach dem Merrit Order Prinzip an der Strombörse sogar den Strompreisanstieg etwas verringert. Der Hinweis auf angebliche soziale Auswirkungen der Erneuerbaren Energien in diesem Zusammenhang ist üble Stimmungsmache auch noch aus einem anderen Grund.

Sozial Schwächere können sich vor dem Klimawandel schlechter schützen

Natürlich tun hohe Strompreise denjenigen besonders weh, die am unteren Ende der sozialen Skala leben. Doch nicht nur die hohen Strompreise tun weh. Armut tut auch bei den hohen Preisen für Medikamente weh, bei den hohen Preisen für gute Wohnungen, bei den hohen Preisen für eine gute Ausbildung, bei den hohen Preisen für gute Kleidung, für gute Kinderbetreuung und so weiter. In fast allen Lebensumständen tut Armut weh. Auch der Klimawandel trifft zuerst die Armen. Die meisten der 40.000 Hitzetoten im Sommer 2004 fanden sich unter der armen Bevölkerung in schlecht hitzegedämmten Dachwohnungen und Elendsquartieren.

Nachlässigkeit beim Klimaschutz ist ungeeignet zur Bekämpfung der Armut

Wer politisch etwas gegen die Armut unternemen will, sollte sich gegen die ungerechte Verteilung von Einkommen und Vermögen in unserem Land wenden, aber nicht gegen die Erneuerbaren Energien. Denn erstens sind die Erneuerbare Energien nicht an den hohen Strompreisen schuld und zweitens sind sie dringend notwendig, um den Klimawandel einzudämmen - besonders auch zum Schutz der Armen.

<http://www.sfv.de/artikel/2008/Umweltsc.htm>

„Eckpunkte für ein integriertes Energie- und Klimaschutzprogramm“

[BMU, 8/ 2007] Der Europäische Rat der Staats- und Regierungschefs hat im Frühjahr dieses Jahres unter deutscher Präsidentschaft die Weichen für eine integrierte europäische Klima- und Energiepolitik gestellt. Dazu gehören anspruchsvolle Klimaschutzziele ebenso wie Ziele für den Ausbau der Erneuerbaren Energien und die Steigerung der Energieeffizienz. Mit den vorgelegten Eckpunkten für ein integriertes Energie- und Klimaprogramm setzt die Bundesregierung die europäischen Richtungsentscheidungen auf nationaler Ebene durch ein konkretes Maßnahmenprogramm um. Leitschnur bleibt das Zieldreieck aus Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Das integrierte Energie- und Klimaprogramm greift die Aussagen der Regierungserklärung vom 26. April 2007 und die Ergebnisse des Energiegipfels vom 3. Juli 2007 auf.

http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/klimapakete_aug2007.pdf

Kampfansage an die Energiekonzerne

[Ruth Reichstein, taz vom 23.08.2007] Wie ein öffentlich gewordener Gesetzentwurf zeigt, macht die Europäische Kommission Ernst mit ihrem Vorstoß, den Strom- und Gasproduzenten ihre Netze wegzunehmen. Trotz vehementer Proteste aus Deutschland, Frankreich und einigen anderen Mitgliedsstaaten fordert die Brüsseler Behörde, Energieversorger und -netze voneinander zu trennen. Das geht zumindest aus einem internen Papier hervor, das am Donnerstag teilweise öffentlich wurde. Danach müssten die Produzenten von

Strom und Gas die Kontrolle über ihre Netze an unabhängige Betreiber abtreten.

Bereits im Januar hatte der EU-Energiekommissar Andris Piebalgs gemeinsam mit der Wettbewerbskommissarin Neelie Kroes eine solche Initiative angekündigt. Jetzt soll die Kommission am 19. September über den konkreten Vorschlag abstimmen.

Die Kommission wollte sich zu dem Papier am Donnerstag nicht weiter äußern: "Es gibt einen Vorschlag, der zurzeit von den einzelnen Abteilungen in der Kommission geprüft wird. Der Inhalt wird erst bekannt gegeben, wenn es eine endgültige Entscheidung von allen Kommissaren gibt", sagte Piebalgs Sprecher Ferran Tarradellas Espuny in Brüssel. Allerdings bestätigte er, dass die Kommission die Trennung von Produzent und Netzbetreiber befürwortet: "Wir halten das für eine gute Lösung, um privaten Anbietern den Zugang zum Strommarkt zu ermöglichen."

Denn, so heißt es aus der EU-Kommission, eine umfassende Branchenanalyse habe ergeben, dass die bisherige Liberalisierung nicht die gewünschten Erfolge gebracht hat. So kontrollieren in Deutschland gerade einmal vier Konzerne 80 Prozent der Stromproduktion und die gesamte Stromübertragung. Die Energiepreise liegen sogar noch höher als vor der Liberalisierung 1999. Die Europäische Kommission plant nun in fünf Richtlinien und Verordnungen, die Eigentumsverhältnisse aufzuspalten. Die Produzenten sollen die Möglichkeit bekommen, ihre Netze entweder zu verkaufen oder aber treuhänderisch von einem unabhängigen Betreiber verwalten zu lassen. Dieser Betreiber hätte dann auch die Entscheidungsbefugnis zum Beispiel über einen möglichen Ausbau der Netze und würde von der EU-Kommission kontrolliert.

Darüber hinaus soll nach dem Willen der Brüsseler Behörde der gesamte Großhandel intensiver überwacht werden. Die nationalen Regulierungsbehörden - in Deutschland wäre das die Bundesnetzagentur - sollen unabhängig von den Regierungen arbeiten und von einer europäischen Regulierungsstelle koordiniert werden. Die Produzenten müssten dort Preise, Handelsmenge und Vertragslaufzeiten melden.

Von Verbraucherschützern bekommt die Europäische Kommission Rückendeckung: "Die Konzer-

ne bauen die Netze ausschließlich nach eigenen Interessen aus. Das wäre mit einem unabhängigen Betreiber anders", sagt Holger Krawinkel von der Verbraucherzentrale in Berlin. Auch einige Mitgliedsländer, allen voran Großbritannien, befürworten die Kommissionspläne. Auf der Insel, aber auch in den Niederlanden, Italien, der Slowakei und Slowenien sind Stromproduktion und Netzbetrieb bereits getrennt.

Die Kommissionsvorschläge können nur umgesetzt werden, wenn sich eine Mehrheit der Mitgliedsstaaten dafür ausspricht. Vor allem die großen Länder Deutschland und Frankreich lehnen die Trennung ab. Dort kontrollieren nach wie vor einige wenige Konzerne den Markt. Die großen Unternehmen wie Eon oder RWE fürchten durch die Trennung im europäischen Wettbewerb Marktkraft zu verlieren. Die EU-Kommissare müssen sich also auf einen heftigen Schlagabtausch mit den Mitgliedsstaaten einstellen.

<http://www.taz.de/index.php?id=start&art=3588&id=wirtschaft-artikel&cHash=220db450d0>

Kabinett beschließt Ausstieg aus der Steinkohle

[*Spiegel-Online vom 08.08.2007*] Es ist ein historischer Tag für den Steinkohlebergbau - und gleichzeitig dessen Ende. Das Bundeskabinett hat sich darauf verständigt, Steinkohle nur noch bis zum Jahr 2018 zu fördern. Damit wird der Weg für den Börsengang des Essener Mischkonzerns RAG frei.

Nach dem Gesetzentwurf, den das Bundeskabinett heute beschlossen hat, wird der RAG-Konzern in eine Stiftung eingebracht und in das Bergbau- und Industriegeschäft aufgespalten. Letzteres mit den Sparten Chemie, Energie und Immobilien soll an die Börse gebracht werden. Die Einnahmen aus dem Börsengang soll die Stiftung nutzen, um die Folgekosten des Bergbaus abzudecken

Mit der jetzigen Finanzierungsentscheidung über den Ausstieg aus der subventionierten Steinkohleförderung bestehe die Chance, dass sich das Unternehmen "nun zu einem leistungsfähigen Konzern" entwickeln könne, sagte Bundeswirtschaftsminister Michael Glos (CSU). Auch RAG-Chef Werner Müller begrüßte den beschlossenen Ausstieg. Für die RAG beginne mit der Gründung

der Stiftung und dem Börsengang eine "neue Ära". Der "weiße Bereich" mit den Sparten Chemie, Energie und Immobilien habe am Kapitalmarkt "gute Zukunftsperspektiven".

Laut dem Finanzierungsgesetz belaufen sich die staatlichen Absatzhilfen und Stilllegungskosten für den Bergbau bis 2018 auf knapp 20 Milliarden Euro. Davon trügen der Bund 15,6 Milliarden und das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) 3,9 Milliarden Euro. Das Anpassungsgeld für die Bergleute umfasse zwei Milliarden Euro, wovon der Bund zwei Drittel trage und NRW sowie das Saarland ein Drittel. Bundestag und Bundesrat müssen noch zustimmen.

NRW-Ministerpräsident Jürgen Rüttgers (CDU) sagte, die Sitzung des Bundeskabinetts markiere das Ende der Steinkohle in Deutschland. In diesem Zusammenhang sprach er von einem historischen Tag für die Industriegeschichte. Eine Revision des Beschlusses zum Kohle-Ausstieg 2012 sei nicht geplant.

Als eine "Entscheidung mit historischer Tragweite" bezeichnete der Vorsitzende der Industriewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie (IG BCE), Hubertus Schmoldt, den Kabinettsbeschluss. Die RAG könne ihren "weißen Bereich" an die Börse bringen, der Personalabbau im Steinkohlebergbau vollziehe sich weiterhin sozialverträglich. Zugleich unterstrich Schmoldt, dass 2012 der Kohle-Ausstieg noch einmal überprüft werde.

SPD und Union hatten monatelang über das Ende des Bergbaus und die Besetzung der Kohle-Stiftung gestritten. Die Union verhinderte, dass der von der SPD favorisierte RAG-Chef Werner Müller an die Spitze der Stiftung rückte. Der frühere Wirtschaftsminister bleibt nun RAG-Chef und soll im nächsten Jahr den profitablen "weißen Bereich" an die Börse bringen. Die daraus erwarteten etwa fünf Milliarden Euro werden von der Stiftung verwaltet, die den Bergbau ("schwarzer Bereich") der RAG abwickelt. Durch Zinserträge soll der Kapitalstock auf 8,5 Milliarden Euro anwachsen.

Sollte das Stiftungsgeld nicht reichen, um die Ewigkeitslasten abzudecken, müssen NRW und das Saarland einspringen. Im Kohlekompromiss vom Frühjahr verpflichtete sich aber der Bund, dann den Ländern bei einem Drittel der Kosten unter die Arme zu greifen. Die SPD hat im Gesetz die

Option durchgesetzt, dass der Bundestag 2012 den Ausstieg noch einmal überprüfen kann.

"Das nehmen wir ernst. Überprüfung heißt Revision, echte Revision", sagte Vize-Kanzler Franz Müntefering (SPD). In der SPD hofft man, dass die zu teure deutsche Steinkohle auf dem Weltmarkt doch noch konkurrenzfähig wird. Aktuell gibt es in acht Zechen rund 33.000 Bergleute. Betriebsbedingte Kündigungen sind ausgeschlossen. Kumpel, die durch Zechenschließungen ihren Job verlieren, erhalten nach ihrer Entlassung für längstens fünf Jahre Anpassungsgeld.

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,498866,00.html>

Gabriel bevorzugt Windkraft auf See

[Klaus Stratmann, Handelsblatt vom 11.10.2007]
Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) setzt bei der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien neue Akzente. Mit hohen Einspeisevergütungen will er der Windkraftnutzung auf hoher See zum Durchbruch verhelfen. Dagegen sollen die Betreiber von Windkraftanlagen an Land Einschnitte hinnehmen. Der Minister plant außerdem Änderungen bei der Förderung der Photovoltaik. Das sind die Kernpunkte des Entwurfs eines Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG), der dem Handelsblatt vorliegt.

Der EEG-Entwurf, der sich derzeit in der Ressortabstimmung befindet, sieht vor, dass Offshore-Windkraftstrom mit elf bis 15 Cent je Kilowattstunde vergütet wird. Gabriel will diesen Betrag für alle Windräder auf hoher See festschreiben, die bis Ende 2012 in Betrieb gehen. Ab 2013 sinken die Vergütungen dann pro Jahr um fünf Prozent. Bislang war eine Vergütung in Höhe von lediglich neun Cent bei einer Inbetriebnahme spätestens 2008 geplant.

Eine Vergütung von bis zu 15 Cent je Kilowattstunde ist nach Ansicht der Branche auskömmlich, die Anlagenbauer und -betreiber selbst hatten bislang 14 Cent gefordert. Die Verlängerung der Frist bis zum Jahr 2012 reicht der Branche allerdings nicht. "Der Entwurf geht in die richtige Richtung, springt aber in dieser Hinsicht zu kurz. Wir brauchen langfristige Perspektiven. Für Investoren ist es ansonsten interessanter, nach Großbritannien, Dänemark oder Schweden zu ge-

hen", sagte Rainer Heinsohn, Geschäftsführer des Wirtschaftsverbandes Windkraftwerke, dem Handelsblatt.

Tatsächlich ist es äußerst unwahrscheinlich, dass bei der Offshore-Windkraft bereits bis 2012 der flächendeckende Durchbruch gelingt: Bislang gibt es im deutschen Teil von Nord- und Ostsee wegen unerwartet hoher technischer Hürden keine einzige echte Offshore-Anlage. Die Technik bleibt damit weiter hinter den Erwartungen zurück. Lediglich an einem Windpark auf hoher See wird konkret gearbeitet: Vattenfall, Eon und EWE wollen im Spätsommer 2008 die ersten Windräder ihres gemeinsamen Testfeldes in der Nähe von Borkum ans Netz gehen lassen. Die Fertigstellung des gesamten Windparks ist für den Sommer 2009 geplant. Andere Anlagen befinden sich lediglich im Projektstadium.

Das EEG ist einer der Dreh- und Angelpunkte in der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung. Es hat dem Öko-Strom in den vergangenen Jahren erheblichen Auftrieb beschert. Der Anteil der Erneuerbaren am Stromverbrauch liegt derzeit bei gut 13 Prozent. Er hat sich damit seit dem Inkrafttreten des EEG im Jahr 2000 mehr als verdoppelt. Das EEG garantiert den verschiedenen Erzeugungsvarianten (Wasser, Wind, Sonne, Biomasse, Geothermie) unterschiedliche hohe Vergütungen, die zum Teil deutlich über den Marktpreisen liegen. Diese Vergütungen summierten sich im vergangenen Jahr auf netto 3,2 Mrd. Euro. Der Betrag wird auf die Stromverbraucher umgelegt.

Für Windräder auf dem Land sieht Gabriels Gesetzentwurf nur minimale Änderungen vor: Statt derzeit 8,13 Cent sollen ab dem übernächsten Jahr 7,95 Cent gezahlt werden. Die Branche stellt das jedoch vor Probleme. "Wenn es so kommt, ist der Markt in zwei Jahren tot", sagte Ralf Bischof, Geschäftsführer des Bundesverbandes Windenergie, dem Handelsblatt.

Zwar hat sich der Wirkungsgrad der Windräder in den vergangenen Jahren enorm erhöht; dem stehen jedoch stark steigende Kosten gegenüber. Seit der letzten Novelle des EEG im Jahr 2004 haben sich die Stahlpreise verdoppelt, die Kupferpreise gar verdreifacht. Das führt zu erheblichen Preissteigerungen bei den Windrädern. Die bisherigen EEG-Vergütungen reichen nach Ansicht der Anlagenbetreiber nicht mehr aus. "Wenn es so

kommt, wie es der Gesetzentwurf vorsieht, wird die Windkraft ihre wichtige Rolle im Klimaschutz nicht mehr spielen können", sagte Bischof.

Veränderungen sind auch bei der Photovoltaik geplant. Die Vergütungssätze sollen nach den Vorstellungen des Ministeriums künftig je nach Anlagentyp und Anlagengröße zwischen 32 und 47 Cent liegen. Sie liegen etwa einen Cent unter den Werten, die im EEG-Erfahrungsbericht vorgesehen waren, den Gabriel im Juli vorgestellt hatte. Der Minister hatte damals bereits gewarnt, man müsse aufpassen, die Kostenentwicklung bei der Photovoltaik im Griff zu behalten. Branchenkenner monieren seit langem, die Photovoltaik-Branche werde zu stark gefördert.

http://www.handelsblatt.com/News/Politik/Deutschland/pv/grid_id/1340400/p/200050/t/ft/b/1335634/default.aspx/gabriel-bevorzugt-windkraft-auf-see.html

Höchste Kraftwerkseffizienz dank Öko-steuerregelung

Die steuerliche Gleichstellung der Energieträger zur Stromerzeugung ermöglicht erstmals Bau und Betrieb von Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerken (GuD) in Deutschland:

http://www.bmu.de/oekologische_finanzreform/links/doc/2508.php

http://www.trianel.com/trianel_cms/Trianel+D_deutsch/Kraftwerke/Kraftwerk+Hamm-Uentrop.htm

http://www.mark-e.de/desktopdefault.aspx/tabid-111/40_read-4693/

Zuvor hatte es jahrelange erbitterte Auseinandersetzungen zwischen Kohlebefürwortern und Gasprotagonisten gegeben, die aber letztlich mit dem Energiesteuergesetz zum 1.8.2006 zugunsten des Erdgases entschieden wurden: Sogar mehrere politikwissenschaftliche Arbeiten wurden seinerzeit dazu angefertigt, siehe: http://www.bmu.de/oekologische_finanzreform/links/doc/2508.php.

8. INTERNATIONAL

Norwegen setzt sich ehrgeizige Emissionsziele

[Norway Post vom 19. 1. 2008] Der norwegische Premierminister Jens Stoltenberg hat die Oppositionsparteien von der Notwendigkeit einer langfristig angelegten Klimapolitik überzeugen können. Das Ergebnis seiner Verhandlungen ist eine neuer nationaler Klimaplan, mit dem Ziel, bereits 2030, statt bisher 2050, CO₂-neutral zu wirtschaften. Das hierzu beschlossene Maßnahmenpaket beinhaltet Investitionen in die Entwicklung erneuerbarer Energien und in den öffentlichen Personennahverkehr. Darüber hinaus sollen die Steuern auf Benzin und Diesel steigen.

<http://www.norwaypost.no/cgi-bin/norwaypost/imaker?id=126468>

"Norwegen verbuddelt vorerst kein CO₂"

[Reinhard Wolff, taz vom 8. 1. 2008] Pläne für den Bau von vermeintlich "Kohlendioxid-freien" Kraftwerken haben einen schweren Rückschlag erlitten. In Norwegen werden nun zwei Pilotprojekte erst einmal nicht verwirklicht. Die Ölkonzerne Statoil-Hydro und Shell wollten mit den Projekten demonstrieren, wie das beim Betrieb von Gaskraftwerken freigesetzte Kohlendioxid (CO₂) abgeschieden und unterirdisch "gelagert" werden sollte.

Dazu wurde der Bau eines Gaskraftwerkes zur Stromgewinnung auf einer Halbinsel in der Nähe von Trondheim geplant. CO₂, das bei der Gasverbrennung entsteht, sollte dort in leere Ölfelder unter dem Meer gepumpt werden. Dieser Plan wurde nun ganz aufgegeben. Begründung: Es sei unmöglich, ein solches Kraftwerk mit der teureren Reinigungs- und Lagertechnik wirtschaftlich zu betreiben.

Fast zeitgleich vertagte die Regierung in Oslo ein ähnliches Kraftwärmewerk in Mongstad bei Bergen, wo ab 2010 der bislang weltweit größte Versuch der unterirdischen Lagerung von CO₂ beginnen sollte. Der wird jetzt zumindest auf die lange Bank geschoben, denn auch hier werde die Umsetzung zu teuer, gab das Energieministerium be-

kannt: Die geschätzten Kosten belaufen sich mittlerweile auf das Zweieinhalbfache der ursprünglichen Planungen.

Zwar wolle man in Mongstad den Teil der Anlage, mit der das Kohlendioxid aus dem Rauchgas abgeschieden werde, bauen und in Betrieb nehmen. Der Aufwand bleibt jedoch jahrelang wirkungslos, denn das mühsam abgetrennte CO₂ werde mindestens während der ersten vier Betriebsjahre in die Atmosphäre geblasen. Jährlich werden das hunderttausende Tonnen Kohlendioxid sein. Offiziell begründet die norwegische Regierung die Planänderung damit, dass die erforderliche Rohrleitung nicht rechtzeitig zu Betriebsbeginn des Kraftwerks fertiggestellt werden könne, da es auf dem Markt für solche Rohre Lieferengpässe gebe. Als Ausgleich verspricht die Regierung allerdings den Kauf entsprechender Klimazertifikate.

Vor einem Jahr klangen die norwegischen Pläne zur CO₂-Einlagerung noch sehr viel ambitionierter: In seiner Neujahrsansprache hatte Ministerpräsident Jens Stoltenberg, Chef einer rot-grünen Koalition, die Pläne zur CO₂-Deponierung großspurig als norwegisches "Mondlandungsprojekt" präsentiert.

Norwegische Umweltschützer befürchten, dass es bei der Verschiebung womöglich auf Dauer bleiben werde. Anders als in Deutschland haben sich in Norwegen auch schwergewichtige Umweltschutzorganisationen hinter die Pläne zur CO₂-Deponierung gestellt. Der Vorsitzende der "Bellona"-Umweltschutzvereinigung Frederic Hauge hat das Umschwenken der Regierung auch als "unhaltbar" kritisiert: "Eine Deponie von erster Minute an war eine Voraussetzung von uns, das Projekt zu unterstützen." Hauge befürchtet nicht nur den Beginn immer weiterer Verzögerungen, sondern auch, dass im Fall eines Regierungswechsels die Deponiepläne endgültig gekippt werden. Lars Haltbrekken, Vorsitzender des Naturschutzverbands, hat gleiche Befürchtungen: "Am Schluss kommt dann heraus, dass die Technik nie realisiert wird." Allerdings ist die Speicherung von CO₂ unter der Erde auch unter Umweltschützern sehr umstritten. Greenpeace kritisiert die Technik als Irrweg, dessen Folgen nicht überschaubar sind. "Es ist absoluter Wahnsinn, hunderte Millionen Tonnen Treibhausgase unter die Erde zu pumpen -

die Menge lässt sich nicht überwachen", sagte die Greenpeace-Expertin Gabriela von Goerne der taz. Bislang gebe es auch keine gesicherten Erkenntnisse, was durch die CO₂-Lagerung unter der Erde wirklich passieren werde.

<http://www.taz.de/1/zukunft/umwelt/artikel/1/norwegen-verbuddelt-vorerst-kein-co2/?src=AR&cHash=589e8320e6>

Frankreich entdeckt Umweltschutz

[Ruth Berschens, *Handelblatt* vom 25.10.2007]
Bis zu 20 ökologische Initiativen sollen auf dem zweitägigen Pariser Umweltgipfel beschlossen werden. Die französische Regierung, die den hohen Erwartungen der Bevölkerung und ihrem Willen nach mehr Umweltschutz gerecht werden muss, erwägt die Einführung einer Steuer auf den CO₂-Ausstoß – sehr zum Verdruss der Wirtschaft, die neue Laster fürchtet.

Der Eiffelturm, der Elysée-Palast und die Pariser Regierungsgebäude verschwanden im Dunkeln. Überall im Land erloschen auf einen Schlag Millionen von Glühbirnen. „Fünf Minuten Atempause für den Planeten“ hieß die Aktion am Dienstagabend, die den symbolischen Auftakt für die größte Umweltkonferenz in der französischen Geschichte bildete.

Vor vier Monaten hatte Staatspräsident Nicolas Sarkozy, Minister, Abgeordnete, Lokalpolitiker, Tarifparteien und Umweltverbände dazu aufgerufen, gemeinsam ein Öko-Programm zu entwickeln. Die Ergebnisse des Brainstormings sollen auf dem zweitägigen Pariser Umweltgipfel in bis zu 20 ökologischen Initiativen münden. Welche davon den Weg ins Gesetzblatt finden, will Sarkozy am Ende persönlich entscheiden.

Im Mittelpunkt des Interesses steht die Steuerpolitik. Anders als Deutschland, Großbritannien oder Schweden kennt Frankreich bislang keine Ökosteuer. Das dürfte sich nun ändern. In der Diskussion sind mehrere Modelle. Zum einen wird über eine Ökosteuer auf Kraftstoffe nachgedacht. Eine vom Schadstoffausstoß des Fahrzeugs abhängige Autovignette ist ebenfalls im Gespräch.

Am weitesten geht die Forderung des in Frankreich sehr populären Öko-Aktivisten Nicolas Hulot nach einer allgemeinen Steuer auf den Koh-

lendioxid-Ausstoß. „Wir müssen die Steuerlast von der Arbeit auf die Energie verlagern“, fordert Hulot. Geschehen soll dies mit Hilfe eines CO₂-Aufschlags auf die Mehrwertsteuer. Dabei könne Frankreich in der EU eine Vorreiterrolle spielen. „Wir sollten darauf hinwirken, dass die acht EU-Staaten mit dem höchsten CO₂-Ausstoß einen harmonisierten Umweltaufschlag auf die Mehrwertsteuer erheben“, so Hulot.

Die Franzosen rätseln nun, ob sich der Staatspräsident diesen Vorschlag zu eigen macht. Der Sarkozy politisch nahe stehende Arbeitgeberverband Medef signalisierte bereits Widerstand. Die Wirtschaft befürchtet, dass ihre Steuerlast weiter steigt. Und Medef hat viel Einfluss im Elysée-Palast. Gleichwohl empfing Sarkozy den Umweltaktivisten Hulot unmittelbar vor Beginn des Umweltgipfels in seinem Amtssitz. Dies wird von Beobachtern als Signal interpretiert, dass die allgemeine CO₂-Steuer doch kommen könnte.

Darauf deuten auch Aussagen von Premier François Fillon hin. Er versuchte, die besorgten Unternehmer zu beruhigen: „Wenn wir eine ökologische Besteuerung einführen müssen, dann werden wir die Unternehmen bei anderen Steuern entlasten, und zwar insbesondere bei den Abgaben auf Arbeit“, sagte Fillon gestern. Der Premier erklärte den Kampf gegen den Klimawandel zur wichtigsten Priorität der französischen EU-Präsidentschaft im zweiten Halbjahr 2008. Von Frankreich ist also möglicherweise eine Initiative für eine EU-Ökosteuer zu erwarten.

Die französische Regierung steht umweltpolitisch unter starkem Erwartungsdruck der Bevölkerung, den sie selbst geschürt hat. Umweltminister Jean-Louis Borloo kündigte eine „ökologische Revolution“ an, und seine Staatssekretärin Nathalie Kosciusko-Morizot sprach von einer grundlegenden „Veränderung unserer Zivilisation“. Nach diesen großen Worten geht bei den Teilnehmern des Umweltgipfels nun die Befürchtung um, „dass der Berg eine Maus reißen könnte“, wie es ein Teilnehmer formuliert. Eine solche Enttäuschung des Publikums aber kann sich der Staatspräsident kaum leisten. Einer Umfrage zufolge erwarten knapp 60 Prozent der Franzosen, dass die Umweltkonferenz zu substantiellen Ergebnissen kommt.

Davon dürften einige Wirtschaftsbereiche in be-

sonderem Maße betroffen sein, allen voran der Wohnungsbau und die Landwirtschaft. Deutlich später als andere EU-Staaten wird Frankreich jetzt das Energiesparen in Gebäuden gezielt in Angriff nehmen. Derzeit entsprechen 63 Prozent aller Häuser in Frankreich nicht den geltenden Vorschriften zur Wärmeisolierung. Außerdem wird die biologische Landwirtschaft einen höheren Stellenwert erhalten. So liegt der Vorschlag auf dem Tisch, die biologisch bewirtschafteten Flächen bis 2010 auf sechs Prozent aller Flächen zu verdreifachen und den Anteil bis 2020 auf 20 Prozent zu steigern. Bis 2012 sollen Bioprodukte 20 Prozent aller verkauften Lebensmittel stellen.

http://www.handelsblatt.com/News/Politik/International/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1342033/default.aspx/frankreich-entdeckt-umweltschutz.html

Frankreichs ökologische Revolution

[Axel Veiel, Berliner Zeitung vom 29.10.2007]

Und die Franzosen sind doch umweltbewusst. Die weltweite Klimaschutzdebatte hat auch links des Rheins das Problembewusstsein geschärft. Umweltschutzpioniere wie der auch als Abenteurer und Fernsehmoderator zu Ansehen gelangte Nicolas Hulot haben die Ökologie populär gemacht. Und der mächtigste Mann des Landes, Nicolas Sarkozy, der sich früher als Innen- oder Wirtschaftsminister für die Erhaltung des Planeten nicht sonderlich zu interessieren schien, hat sich an die Spitze der Bewegung gesetzt.

Sarkozy hat das Umweltressort aufgewertet. Er hat das politische Schwergewicht Alain Juppé und nach dessen Scheitern bei den Parlamentswahlen dann den beliebten Jean-Louis Borloo an die Spitze des Ministeriums gesetzt. Der Staatschef hat Ökologen, Unternehmer, Gewerkschafter, Regierungs- und Lokalpolitiker an einen Tisch gebracht, wo sie über vier Monate hinweg Defizite erhoben und Vorschläge zur Abhilfe ausgearbeitet haben. Sarkozy hat daraus ein Umweltschutzprogramm gefertigt und es unter dem Beifall des Friedensnobelpreisträgers Al Gore und des Präsidenten der EU-Kommission, José Manuel Barroso als Beginn einer Revolution präsentiert.

Nun sollen Öko-Vignetten für Neuwagen eingeführt werden, die über den CO₂-Ausstoß eines Au-

tos Aufschluss geben und ins Preisgefüge eingreifen. Ein Moratorium für den Bau von Autobahnen und Flughäfen ist beschlossen. Geplant ist auch, das Netz der Hochgeschwindigkeitszüge um 2000 Kilometer, das der Straßenbahnen um 1500 Kilometer zu erweitern, finanziert durch Ökoabgaben auf den Schwerverkehr. Für Neubauten ist von 2010 an eine Wärmedämmung vorgeschrieben, die den Energieverbrauch gegenüber heute um 20 Prozent senkt.

Zu tun gibt es in Frankreich wahrlich genug. Das beginnt bei der Wasserqualität. Nach wie vor leiten 136 "Klärwerke" Abwässer ungereinigt in die Flüsse. Es geht weiter bei der biologischen Landwirtschaft, die links des Rheins nur zwei Prozent der Anbaufläche einnimmt. Und es endet bei Frankreichs Pestizidverbrauch, dem drittgrößten der Welt. Positiv zu Buche schlägt der im europäischen Vergleich mit jährlich sechs Tonnen CO₂ pro Bewohner geringe Ausstoß von Treibhausgasen, der freilich mehr glücklicher Fügung zu verdanken ist als ökologischer Einsicht. Die Entscheidung der Atommacht, konsequent auf Kernenergie zu setzen, stammt jedenfalls aus einer Zeit, da Klimaschutz kein Thema war.

Umfragen zufolge sind die Franzosen bereit, für die Umwelt Opfer zu erbringen. 80 Prozent wollen künftig mehr (teure) Bioahrung kaufen. 63 Prozent wollen sich gegen das Flugzeug entscheiden, auch wenn sich so die Reisezeit verlängert. Einen gesetzlichen Zwang, langsamer Auto zu fahren, lehnen die meisten ab.

Auch dem Präsidenten geht der Umweltschutz nicht über alles. Die Bauernlobby will der Staatschef dann doch nicht gegen sich aufbringen. Und so hat er zwar die "bekannte Gefährlichkeit der Pestizide" beklagt, die angekündigte Reduzierung um 50 Prozent in den nächsten zehn Jahren aber unter Vorbehalt, gestellt. Nur "soweit es möglich ist", soll sie erfolgen.

Wie weit die Umwelt-Absichten letztlich tragen, ist also noch nicht heraus. Am Deutlichsten wird dies, wenn man den Vorschlag des Präsidenten ansieht, eine CO₂-Steuer einzuführen, soweit sie die Kaufkraft der Franzosen nicht schmälert, spricht: soweit sie mit Steuersenkungen an anderer Stelle einhergeht. Wenn dies hieße, dass Sarkozy das Steuersystem umzubauen gedenkt, dass er den Bürgern umweltschädliches Verhalten durch hohe

Abgaben verleiden und im Gegenzug Arbeit und Einkommen entlasten will, hätte sich der Nachzügler Frankreich tatsächlich an die Spitze der Bewegung gesetzt.

http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2007/1029/politik/0024/index.html?keywords=Frankreichs+%C3%B6kologi-sche+Revolution&search_in=archive&author=Axel+Veiel&ressort=&von=29.10.2007&bis=29.10.2007

Übersicht Umweltgipfel Grenelle:

<http://www.legrenelle-environnement.fr/grenelle-environnement/spip.php?rubrique113>

Brown will Klima-Musterknabe werden

[Spiegel-Online vom 20.11.2007] Großbritannien soll die Führung im Kampf gegen den Klimawandel übernehmen - das zumindest plant der britische Premierminister Gordon Brown. Er kündigte an, den Treibhausgas-Ausstoß seines Landes bis zum Jahr 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 zu senken.

Der britische Premierminister Gordon Brown hat einen entschlossenen Kampf gegen die Erderwärmung angekündigt. In seiner ersten Grundsatzerede zu dem Thema stellte der seit Juni amtierende Regierungschef der zweitgrößten Volkswirtschaft Europas am 19.11.2007 eine ehrgeizige Reduzierung der Treibhausgase bis zur Mitte des Jahrhunderts in Aussicht. Demnach soll der Ausstoß von Treibhausgasen auf der Insel bis zum Jahr 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Das bisherige Ziel der Regierung war 60 Prozent.

Brown forderte die Industriestaaten auf, dem britischen Beispiel zu folgen. "Der Klimawandel ist das Produkt vieler Generationen. Ihn zu stoppen muss das große Projekt dieser Generation sein", sagte Brown bei einer Konferenz der Umweltorganisation WWF. "Und dafür ist nicht nur die Beteiligung Europas und Amerikas nötig, sondern der gesamten Gemeinschaft der Nationen." Er bezeichnete es als übergeordnetes Ziel, den Anstieg der Durchschnittstemperatur auf zwei Grad Celsius zu beschränken. Dafür müsse es gelingen, die

Zunahme der Emissionen innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre zu stoppen.

"Die entwickelten Länder tragen die historische Verantwortung für den Klimawandel", sagte Brown. "Und sind am ehesten in der Lage, ihre Emissionen zu senken. Deshalb müssen wir die Führung ergreifen und der größten und wichtigsten Aufgabe gerecht werden."

Umweltorganisationen begrüßten die Ankündigung Browns. "Wenn jeder G-8-Staats- oder Regierungschef so reden würde, wäre die Welt ein besserer Platz als sie es jetzt ist", meinte Steve Howard von der Climate Group, die Unternehmen bei der Reduzierung von Treibhausgasen berät.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/0,1518,518446,00.html>

Britische Wirtschaft will klimafreundlich werden

[*Spiegel-Online vom 26.11.2007*] Erst die Regierung, nun auch die Wirtschaft: In einem gemeinsamen Report haben Vertreter der größten und wichtigsten Wirtschaftsunternehmen Großbritanniens erklärt, ihre CO₂-Emissionen drastisch senken zu wollen. Bei den eigenen Bürogebäuden und Firmenwagen wolle man beginnen.

Ist es nur eine neue PR-Strategie? Oder hat Großbritanniens Wirtschaft hat den Klimawandel tatsächlich als Herausforderung anerkannt? In einem Report der britischen Wirtschaftsvereinigung Confederation of British Industry (CBI) verkünden 18 Firmenchefs, unter ihnen die der British Airways, Tesco, BT, Shell und Ford, "alles zu tun", um den Klimawandel in den Griff zu bekommen. Das berichtet die britische Zeitung "Guardian" in ihrer Online-Ausgabe.

British Airways: Neue Produkte und neue Services sollen den Kunden ermöglichen, ihre CO₂-Emissionen bis 2020 zu halbieren.

Die Vertreter der CBI versprechen, neue Produkte und Services zu entwickeln, mit deren Hilfe die Kunden ihre CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 halbieren können. Das große Ziel laut Report sei es aber, Großbritanniens CO₂-Emissionen bis 2050 um 60 Prozent zu senken. Die britische Regierung peilt sogar eine Reduktion um 80 Prozent an, wie Premierminister Gordon Brown kürzlich erklärte.

In der CBI sind rund achtzig Prozent der wichtigsten börsennotierten Unternehmen Großbritanniens vertreten. Der Report wurde auf der Webseite der CBI veröffentlicht.

Die britische Industrie müsse den Klimawandel ernst nehmen, heißt es in dem Report und Großbritanniens Wirtschaft ihren Ansatz fundamental ändern. Man wolle mit der Regierung zusammenarbeiten, um CO₂-Einsparprojekte besser zu integrieren und Investitionen in die Erforschung neuer Technologien effizienter zu gestalten.

Beim CO₂-Sparen will die CBI auch ganz direkt aktiv werden: Die Emissionen der Bürogebäude und Firmenwagen sollen reduziert und die weltweit insgesamt zwei Millionen Angestellten der CBI-Unternehmen dabei unterstützt werden, ihre CO₂-Emissionen bei der Arbeit und zu Hause zu senken.

Plötzlicher Sinneswandel

Klimaschützer sind über den Sinneswandel der britischen Wirtschaft verblüfft: Simon Bullock, Kampagnenleiter der Umweltschutzorganisation "Friends of the Earth", sagte: "Die Position der CBI ist nicht wiederzuerkennen. Den Klimawandel in den Griff zu bekommen, gilt nun als große wirtschaftliche Chance für viele Unternehmen, um neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die reflexartige Gegenwehr zu Umweltschutzmaßnahmen und Umweltsteuern ist weg." Vor nur wenigen Jahren habe das laut Bullock anders ausgesehen. Klimaschutzmaßnahmen seien von der Wirtschaft als größere Bedrohung angesehen worden als der Klimawandel selbst.

Erst kürzlich hatte der britische Premierminister Gordon Brown eine ehrgeizige Reduzierung der Treibhausgase bis zur Mitte des Jahrhunderts angekündigt. Demnach soll der Ausstoß von Treibhausgasen in Großbritannien bis zum Jahr 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Das bisherige Ziel der Regierung waren 60 Prozent gewesen. Zuvor hatte ein Bericht des "Guardian" Verwirrung ausgelöst. Darin hieß es, dass die britische Regierung die bei dem letzten EU-Gipfel vereinbarten Reduktionsziele torpedieren könnte. John Hutton, britischer Wirtschaftsminister, eine Kehrtwende beim Klimaschutz. Klimaschutzmaßnahmen seien nach seinen Berechnungen zu teuer.

Letztes Jahr hatte die britische Regierung im Stern-Report die ökonomischen Folgen der globalen Erwärmung untersuchen lassen. Der Leiter der Studie, Nicholas Stern, kam darin zu dem Ergebnis, dass mit einer jährlichen Investition von rund einem Prozent des globalen Bruttoinlandsprodukts - etwa 270 Milliarden Euro - die schlimmsten Folgen des Klimawandels abgewendet werden könnten. Nichtstun käme wesentlich teurer: Schlimmstenfalls könnte, laut Berechnungen Sterns, der Klimawandel 20 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung oder 5,5 Billionen Euro kosten.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/0,1518,519650,00.html>

Österreich: Schwere Autos ab März teurer

[oe24.at vom 19.10.2007] Schwere Autos sollen ab kommenden März empfindlich teurer werden. Nutznießer ist nicht nur die Umwelt, sondern auch der Finanzminister.

Wilhelm Molterer selbst war am Freitag schon auf dem Weg zur Weltbank-Tagung nach Washington. Seine Beamten schickten unterdessen einen brisanten Gesetzesentwurf in Begutachtung: Molterer will Ernst machen mit der Idee, Autos mit hohem Verbrauch und damit hohem Schadstoff-Ausstoß teurer zu machen.

Schwere Wagen wie die Audis der Minister werden um 1.000 Euro oder mehr teurer. Nutznießer soll auf lange Sicht die Umwelt sein, wenn weniger CO₂ die Umwelt verschmutzt. Kurzfristig freut sich aber Molterer selbst: Laut Gesetzesentwurf betragen seine Mehreinnahmen 2008 30 Millionen Euro. Gelten soll die Neuregelung ab kommenden März.

Molterers Umwelt-Offensive setzt bei der Normverbrauchsabgabe (NoVA) an, die für Neuwagen fällig ist. Bei Wagen mit einem CO₂-Ausstoß von mehr als 160 Gramm pro Kilometer steigt die NoVA pro zusätzlichem Gramm um 25 Euro. Ein Beispiel: Ein Audi A8 eines Ministers hat eine Emission von 227 Gramm pro Kilometer, die NoVA steigt daher um 1.675 Euro. Umgerechnet auf den Durchschnittsverbrauch eines Autos liegt die Grenze bei 6,7 Litern Diesel oder 6,2 Liter Benzin pro 100 Kilometer.

Käufer von umweltfreundlichen Autos mit geringem Verbrauch und Schadstoff-Ausstoß (weniger als 120 Gramm pro Kilometer) sowie Fahrzeuge mit Alternativ-Antrieben sollen im Gegenzug mit einem Bonus von höchstens 500 Euro belohnt werden, sieht der Molterer-Entwurf vor. Der Haken: Von 309.000 Erstzulassungen im Vorjahr haben erst fünf Prozent die dafür nötigen Auflagen erfüllt. Bei rund der Hälfte der Neuwagen werden sich NoVA und Kaufpreis vorerst nicht ändern, die restlichen 44 Prozent werden teurer.

Molterer hofft, mit seinem neuen Bonus-Malus-System mehr Autofahrer zum Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge zu bewegen. Außerdem würden ohnehin immer mehr Wagen mit geringerem Verbrauch auf den Markt kommen – seine Mehreinnahmen würden daher von Jahr für Jahr sinken.

SPÖ-Finanzsprecher Kai-Jan Krainer fordert dennoch, dass der Finanzminister die Mehreinnahmen für den Klimaschutz zweckbinden müsse. Der Autofahrerclub ÖAMTC kritisierte, dass die Grenze für die Strafzahlung zu niedrig angesetzt sei.

So ändert sich die Neuwagen-Steuer:

Toyota Prius 1,5 Hybrid: Der japanische Hybrid-Wagen bekommt

Ford Focus 1,6 TDCi: Der CO₂-Ausstoß der Familienkutsche li

Fiat Panda 1,3 16V JTD: Der italienische Kleinwagen stößt auf

Audi A8 3,0 TDI: Die Dienstautos der österreichischen Ministe

Änderungen plant Molterer auch beim Heizöl. Die Mineralölsteuer für schwefelhaltigeres Öl soll ab Juli 2008 von 98 Euro auf 128 Euro pro 1.000 Liter steigen.]

<http://www.oe24.at/zeitung/oesterreich/politik/article145877.ece>

Moritz Leuenberger fordert eine Klima-Abgabe

[news.ch, vom 16.08.2007] Umweltminister Moritz Leuenberger fordert ab 2012 eine umfassende Klima-Abgabe auf Brennstoffen, Treibstoffen und Treibhausgasen. Der Ausstoß von Klima-Gasen soll damit nach dem Auslaufen des Kyoto-Protokolls um jährlich 1,5 Prozent gesenkt werden.

Leuenberger präsentierte in Bern mögliche Leitlinien für die künftige Klimapolitik der Schweiz. Dabei orientiert sich der Umweltminister an der

UNO-Klimakonvention, die eine Stabilisierung der Treibhausgase auf einem ungefährlichen Niveau verlangt.

Wolle die Schweiz ihren Beitrag dazu leisten, müsse sie - ausgehend von den wissenschaftlichen Szenarien - ihre Emissionen ab 2012 jährlich um 1,5 Prozent senken, teilte das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit.

Der Klimabericht des UVEK, den der Bundesrat voraussichtlich dieses Jahr noch diskutieren wird, skizziert zwei mögliche Wege, um dieses Ziel zu erreichen. Möglich ist einerseits eine umfassende Klima-Abgabe, deren Einnahmen teilweise für Klimamassnahmen verwendet würden. Andererseits sind laut UVEK technische Regulierungen und eine Finanzierungsabgabe denkbar.

Moritz Leuenberger favorisiert jedoch erstere Variante: Diese habe den Vorteil, dass die Marktkräfte genutzt und den Konsumenten so eine grosse Flexibilität eingeräumt werde, schreibt das UVEK. Wolle man dieselbe Emissionsreduktion mit technischen Regulierungen erzielen, seien drastische Verschärfungen notwendig.

Der Umweltminister betonte am Donnerstag zudem, dass der Klimawandel nicht nur ökologische, sondern auch spürbare wirtschaftliche Auswirkungen haben werde. Leiden werde etwa der Wintertourismus und die Stromproduktion mittels Wasserkraft, wie Studien des UVEK zeigten. Aber auch Häuser und Infrastrukturen würden durch extreme Wetterereignisse vermehrt getroffen.

<http://www.news.ch/Moritz+Leuenberger+fordert+eine+Klima+Abgabe/284347/detail.htm>

Klima: Schweiz auf EU-Linie

[Swissinfo vom 21.11.2007] An der Klimakonferenz von Bali im Dezember wird sich die Schweiz an der EU orientieren. Diese will ihre Emissionen bis 2020 um 20 oder gar 30 Prozent verringern.

Der von der Schweizer Regierung gefällte Beschluss wurde von den Umweltverbänden begrüsst. Die Wirtschaft dagegen ist nicht zufrieden. Die Konferenz auf der indonesischen Insel Bali findet vom 3. bis 14. Dezember statt. Sie hat zum Ziel, die teilnehmenden Staaten auf eine so genannte Roadmap zu verpflichten, die dann als Fahrplan für die Verhandlungen über das klima-

politische Regime nach 2012 dienen soll. Die Schweizer Delegation steht unter der Leitung von Umwelt- und Verkehrsminister Moritz Leuenberger.

Der bisherige Kurs von Bundesrat Leuenberger in der Klimapolitik, wonach ein bedeutender Teil der CO₂-Reduktion auch im Inland zu erfolgen habe, wurde mit der Genehmigung des Mandats durch die Landesregierung weiter gestärkt. Die Schweiz werde sich weiterhin dafür einsetzen, dass sich die Grosse-mittlen unter den Schwellenländern wie China oder Russland sowie auch die Vereinigten Staaten und Australien an den Reduktions-Bemühungen beteiligten, heisst es in einer Mitteilung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom Mittwoch.

Das UVEK verweist auf die Feststellung des Weltklimarates (IPCC), wonach mehr als die Hälfte der weltweiten Treibhausgas-Emissionen von den Schwellenländern verursacht werden.

Die Europäische Union (EU) will ihr Reduktionsziel bis 2020 vorantreiben, sofern auch die internationale Staatengemeinschaft mitzieht. Die Industrieländer wollen ihre Verpflichtungen aber an eine Revision des Kyoto-Protokolls knüpfen, weshalb die entsprechenden Arbeiten ebenfalls schon auf Bali in die Wege geleitet werden sollen.

Die Schweiz wiederum hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls bereits verpflichtet, zwischen 2008 und 2012 die CO₂-Emissionen um 8 Prozent unter den Stand von 1990 zu senken.

Die Umweltorganisation WWF begrüsst das Mandat des Bundesrats für die kommende Klimakonferenz auf Bali. Es sei positiv zu werten, dass sich die Schweiz an den Reduktionszielen der EU orientieren wolle, hiess es in einer Mitteilung. Die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP) bezeichnete es ebenfalls als nötig, angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung die CO₂-Emissionen bis 2020 um 30% zu senken.

Die Haltung des Wirtschaftsdachverbandes economiesuisse, der nach wie vor alle griffigen Massnahmen im Inland bekämpfe und einen Freikauf der Schweiz via Auslandzertifikate bevorzuge, sei "unverständlich", so die SP. Economiesuisse selbst bekräftigte am Mittwoch die ablehnende Haltung gegenüber "nationalen Insellösungen",

wie es hiess. Die Wirtschaft erwarte vielmehr, dass der Stellenwert des Handels mit Emissions-Zertifikaten angehoben und einer Sonderlösung Schweiz mit einer hohen und umfassenden Lenkungsabgabe auf Treibhausgasen eine klare Absage erteilt werde.

Beim Kampf gegen den Klimawandel sind nach Überzeugung der Staaten Süd- und Ostasiens vor allem die Industrieländer in der Pflicht. Daher wollen sie auf verbindliche Ziele zur Reduktion der Treibhausgase verzichten.

Die Entwicklungsländer hätten deutlich gemacht, dass die Industrialisierung zur Bekämpfung der Armut bei ihnen Vorrang vor dem Klimaschutz habe, sagte Singapurs Ministerpräsident Lee Hsien Loong am Mittwoch. Er ist Gastgeber des Ostasien-Gipfels mit den Staats- und Regierungschefs aus den zehn Asean-Staaten und aus China, Indien, Japan, Südkorea, Australien und Neuseeland.

Die Politiker sprachen sich in ihrer Umwelterklärung dafür aus, "langfristig" eine Reduzierung der Treibhausgase anzustreben, aber jeder nach seiner Verantwortung und seinen Fähigkeiten.

Da über 80% der schweizerischen Treibhausgas-Emissionen auf CO₂ entfallen, hat die Schweiz ein spezifisches Reduktionsziel für dieses Gas festgelegt. Bis 2010 müssen die Emissionen gegenüber 1990 um 10% verringert werden.

Das Parlament hat den Grundsatz einer CO₂-Steuer akzeptiert, wenn die Zielsetzungen zur Reduktion von CO₂-Emissionen nicht erfüllt werden. Die CO₂-Steuer vervollständigt eine Massnahmenliste, welche auch einen Klimarappen auf Treibstoffe (Stiftung Klimarappen) und die Steuerbefreiung von Biotreibstoffen umfasst.

Vorgesehen ist:

- Von 2008 an eine Steuer von 12 Fr. pro Tonne CO₂, wenn die auf Brennstoff zurückzuführenden Emissionen im Jahr 2006 um weniger als 6% im Vergleich zu 1990 gesunken sind.
- Von 2009 an eine Abgabe von 24 Fr. pro Tonne CO₂, wenn die Emissionen 2007 um weniger als 10 Prozent gesunken sein werden.

Von 2010 an eine Abgabe von 36 Fr. pro Tonne CO₂, wenn die Emissionen 2008 nicht um wenigstens 13,5 Prozent gegenüber 1990 gesunken sein werden oder wenn sie in den folgenden Jahren

weniger als 14,25 Prozent sinken.

<http://www.swissinfo.ch/ger/swissinfo.html?siteSector=105&sid=8450654>

Australiens Wahlsieger Rudd klar zur Wende

[Jens Meyer. *Financial Times Deutschland* vom 26.11.2007] Kevin Rudd hat nach seiner Wahl zum australischen Premierminister den Klimaschutz zum Hauptziel seiner Politik erklärt. In einer Pressekonferenz kündigte Rudd an, das Kioto-Protokoll baldmöglichst zu ratifizieren.

Er habe eine Einladung zum Uno-Klimagipfel im kommenden Monat in Bali angenommen. "Ich will die alten Grabenkämpfe zwischen der Wirtschaft und der Umwelt beenden", erklärte der künftige Premierminister. [...]

In der Umweltpolitik zeichnet sich die deutlichste Wende ab. Howard war der einzige Verbündete von US-Präsident Bush bei der Ablehnung des Kioto-Protokolls. Die Labor-Partei hat das Ziel gesetzt, die Emissionen bis 2050 um 60 Prozent zu senken. Rudd lehnt Nuklearenergie ab. Außenpolitisch dürfte er trotz des Rückzugs aus dem Irak auf Kontinuität setzen. Allerdings ist absehbar, dass Rudd Australien noch stärker nach Asien und insbesondere China orientieren wird. [...]

<http://www.ftd.de/politik/international/:Australiens%20Wahlsieger%20Rudd%20Wende/283916.html>

9. MAUT

Allianz pro Schiene: „Ministerium will Lkw-Maut senken“

[Allianz pro Schiene vom 21.11.2007] Das Bundesverkehrsministerium will in Zeiten des Klimawandels die Lkw-Maut in Deutschland senken und nicht erhöhen. Das geht aus dem der Allianz pro Schiene vorliegenden Entwurf der „Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften“ hervor. „Umweltpolitisch ein fataler Rückschritt, der vom Kabinett gestoppt werden muss“, kritisierte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege am Mittwoch in Ber-

lin. Die Financial Times Deutschland hatte am 21.11.2007 berichtet, Union und FDP würden scharf gegen eine geplante Erhöhung der Lkw-Maut „um bis zu 33 Prozent“ protestieren. Als Urheber dieser Berechnungen zitiert die Zeitung den Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der mit Verweis auf den Verordnungsentwurf des Ministeriums von Preissteigerungen von „1000 Euro pro Jahr und Lkw“ spricht.

„Union und FDP sind ganz offensichtlich auf die bewusste Falschinformation der Lkw-Lobby hereingefallen“, sagte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer. Der Referentenentwurf sehe zwar die Anhebung der Lkw-Maut pro Schadstoffemissionsklasse vor. Durch die zunehmende Zahl schadstoffärmerer Lkw, die künftig eine geringere Gebühr zahlen müssen als „dreckige“ Lkw zur Zeit, gehe das Ministerium unterm Strich jedoch von einem Absinken der durchschnittlichen Mauthöhe pro Lkw und Kilometer aus. Flège: „Das Verkehrsministerium nennt in dem Verordnungsentwurf einen Rückgang des durchschnittlichen Mautsatzes pro Lkw und Kilometer von derzeit 13,5 auf 12,4 Cent ab Oktober 2008.“

Dadurch, so die Allianz, würden preisliche Anreize, Lkw-Leerfahrten zu vermeiden und Transporte auf die umweltverträglichere Schiene zu verlagern, „wieder zurückgenommen“. Klimapolitisch ist die Verbilligung des Lkw-Verkehrs aus Sicht des Schienenbündnisses „völlig inakzeptabel“.

Flège: „Unfassbar ist auch die Absicht des Bundesverkehrsministeriums, die den Mautberechnungen zugrunde liegenden Wegekosten für die Bundesfernstraßen nicht dem gestiegenen Lkw-Aufkommen anzupassen. Mehr Lkw bedeuten mehr Spurrillen auf den Autobahnen. Obwohl neue Berechnungen für verursachte Straßenschäden vorliegen, hält das Verkehrsministerium an den alten Sätzen aus dem Jahr 2002 fest. Im Klartext bedeutet dies, durch die Neuregelung würden die Lkw nicht einmal mehr die von ihnen verursachten Wegekosten zahlen müssen. Zahlen müssten den Differenzbetrag Autofahrer und alle Steuerzahler“.

<http://www.allianz-pro-schiene.de/deutsch/CDU-CSU-und-FDP-fallen-auf-Falschinformationen-der-Lkw-Lobby-rein.html>

Verordnungsentwurf der Regierung:

http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMs/PMs_07/PM_071121_BMVBS_VO-Entwurf_Maut_Vorblatt.pdf

Stellungnahme der Allianz pro Schiene:

http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMs/PMs_07/071121_Stellungnahme_Mauthverordnung.pdf

Artikel in der Financial Times Deutschland:

<http://www.ftd.de/politik/deutschland/:Tiefensee%20Schlappe%20Maut/281698.html>

10. STRASSENVERKEHR

Kommission schafft die Grundlagen für eine effiziente und faire Preisgestaltung bei Verkehrsdienstleistungen

[EU, PM vom 16. 1. 2008] Die Europäische Kommission hat eine umfangreiche Sammlung von Studien zu den externen Kosten im Verkehrssektor veröffentlicht. Dieses von mehreren Verkehrsforschungseinrichtungen gemeinsam erstellte Handbuch gibt einen Überblick über den Stand der Technik für die Veranschlagung der externen Kosten. Außerdem wird sich die Kommission bei der Vorbereitung der Mitteilung über die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger, die im Juni 2008 vorgelegt werden soll, sowie bei der Ausarbeitung des Vorschlags zur Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie unter anderem auf dieses Handbuch stützen.

Das Handbuch enthält eine Zusammenstellung der bewährten Verfahren für die Schätzung und Bezifferung der externen Kosten von Verkehrsaktivitäten. Besondere Schwerpunkte bilden dabei Luftverschmutzung, Lärm, Klimaveränderungen, Verkehrsüberlastungen und Unfälle im Straßenverkehr, dem der weitaus größte Teil der externen Kosten im Verkehr zuzurechnen ist, es werden aber auch andere externe Kosten und andere Verkehrsträger berücksichtigt. Es erfasst auch die wichtigsten Parameter für die Anwendung dieser Verfahren und gibt Beispiele von Werten je Ein-

heit und zurückgelegte Strecke bei typischen Verkehrssituationen, z. B. die Kosten der Luftverschmutzung eines Lastwagens in einem Ballungsgebiet. Das Handbuch wird es den Entscheidungsträgern in der Politik sowie anderen Betroffenen erleichtern, bei der Konzeption von Internalisierungsmaßnahmen die externen Kosten zu bewerten. Es zeigt auf, dass externe Kosten stark von Parametern wie den Fahrzeugmerkmalen (EURO-Normen), dem Standort (Strecken in Städten oder zwischen Städten) sowie dem Zeitpunkt (Hauptverkehrszeiten, verkehrsrärmere Zeiten und Nacht) abhängen.

Das Handbuch wurde durch ein Konsortium von Forschungseinrichtungen aus verschiedenen Ländern erstellt und gibt ausschließlich die Auffassung der Autoren wieder. Die Veröffentlichung ist Teil des von der Kommission eingeleiteten Verfahrens zur Vorbereitung einer Mitteilung über eine Strategie für die schrittweise Integration der externen Kosten in die Preise für Verkehrsdienstleistungen, wie in der Wegekostenrichtlinie gefordert. Im Rahmen dieses Prozesses wurden auch technische Workshops veranstaltet, an denen Vertreter der Industrie, von Umweltverbänden und wissenschaftliche Sachverständige teilnahmen. Die vorläufigen Ergebnisse des Handbuchs wurden einer fachlichen Prüfung durch wissenschaftliche Sachverständige aus den Mitgliedstaaten unterzogen. Parallel dazu führten die Dienststellen der Kommission eine breit angelegte öffentliche Konsultation über Lösungsmöglichkeiten für die Internalisierung dieser externen Kosten durch. Die Ergebnisse dieser Konsultation, die im Dezember 2007 endete, sollen auf einer Konferenz mit hochrangigen Vertretern der beteiligten Interessengruppen am 31.1.2008 vorgestellt und erörtert werden, an der auch der Vizepräsident der Kommission, Jacques Barrot, teilnehmen wird.

PM:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/54&format=HTML&aged=0&language=DE&guiLanguage=en>

Handbuch:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm

Konsultationsunterlagen:

http://ec.europa.eu/transport/white_paper/consulta

[tions/index_en.htm](#)

Wo der Liter Sprit nur 3 Cent kostet

[*Spiegel Online vom 7. 1. 2008*] Nirgendwo ist Benzin so billig wie im Ölstaat Venezuela. Weil ein Liter dank Subventionen für 3 Cent zu haben ist, leistet sich die Mittelklasse monströse Geländewagen. Die Politik würde gerne eine Preiserhöhung durchsetzen - aber sie traut sich nicht.

Wenn deutsche Mineralölkonzerne wieder einmal die Benzinpreise erhöhen, ballen die Autofahrer die Faust in der Tasche. Wenn Venezuelas Regierung die Spritsteuer anzuheben versucht, gibt es Tote. Der letzte Versuch endete im Jahr 1989 in landesweiten Unruhen. Weil die Preiserhöhung vor allem den Nahverkehr verteuerte, kamen viele Menschen nicht mehr zur Arbeit. Die als Caracazo bekannt gewordenen Tumulte kosteten nach offiziellen Angaben 300 Menschen das Leben.

3200 Bolivar, umgerechnet gut ein Euro, muss man in Venezuela ausgeben, um beispielsweise einen durstigen Geländewagen der Marke Hummer vollzutanken, rechnete die "New York Times" unlängst vor. Staatliche Subventionen sorgen dafür, dass der Liter Super in dem südamerikanischen Land für etwa drei Cent zu haben ist.

Das südamerikanische Land ist zwar der fünftgrößte Ölproduzent der Welt, dennoch liegt dieser Benzinpreis weit unter den Herstellungskosten. Der venezolanische Staat muss das Benzin deshalb mit umgerechnet 6,2 Milliarden Euro im Jahr bezuschussen.

Als Folge neigt Venezuelas Mittelklasse mehr noch als die für ihre Sports Utility Vehicles (SUV) berüchtigten Amerikaner zu riesigen Offroad-Fahrzeugen, Pickups oder Sportkarossen. Die Unterschicht hat indes wenig vom Billigsprit, sie kann sich keine eigenen Pkw leisten und ist auf den Nahverkehr angewiesen.

Staatspräsident Hugo Chávez würde die Subvention am liebsten abschaffen. In der Vergangenheit hat er den Spritpreis als "abstoßend" und "unerhört" bezeichnet und erwog zuletzt im Januar 2007 eine saftige Preiserhöhung. Geschehen ist bislang freilich nichts - auch der populistische Regierungschef fürchtet möglicherweise den Zorn der Straße.

<http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/0,1518,525>

[729,00.html](#)

Der gefährliche Traum von einer nachhaltigen Biotreibstoff-Plantage

[Norbert Suchanek, oekosmos vom 24.08.2007]
Von Papua-Neuguinea, den Philippinen über Indonesien, Ghana und Sambia bis Guatemala und Brasilien: Indigene Völker und Klima werden die Verlierer des von Steuergeldern aus vielen Ländern angeheizten Biotreibstoff-Booms sein.

Die Gewinner haben Milliarden Dollar schwere Namen wie George Soros oder Bill Gates, die in einem Boot mit Agrar-Konzernen, Erdölfirmen, Abholzungsunternehmen und Gentechnikingenieuren rudern und Milliarden Euro und US-Dollar in die globale Biospritproduktion pumpen.

Egal ob man aktuelle Regierungs- oder Konzernberichte, eine Tageszeitung, ein Fachmagazin, Pressemitteilungen der Grünen oder den jüngsten Energie-Report von Greenpeace International [www.greenpeace.de/masterplan] liest: Die Ausweitung des Biotreibstoffanbaus wird als Heilmittel für unseren unter menschlichen Hitzewallungen leidenden Planeten propagiert.

Unterschied ist lediglich, dass die unterschiedlichen Autoren mehr oder weniger Wert auf "nachhaltige" Anbaumethoden legen. Das Einsprenkeln von Floskeln wie "Nachhaltigkeit", "sozial verantwortlich" oder "zertifiziert" soll ja in Wirklichkeit auch nur Sand in die Augen einer kleinen kritischen Restöffentlichkeit streuen, die der wunderbaren rosaroten Biospritwelt, an der alle Menschen - ob Konzernboss, Kleinbauer oder Otto-Normalsprit-Verbraucher - profitieren können, nicht so ganz Glauben schenken wollen. Und zwar mit Recht: Denn der Boom der Agrartreibstoffe wie Ethanol, Biodiesel oder andere auf Plantagen wachsende Biomassen zur Energieerzeugung sind der Sargnagel für viele bis heute noch nicht abgeholzte tropische Wälder und noch nicht unter der Plantagenwirtschaft leidende Gebiete Lateinamerikas, Südostasiens, Schwarzafrikas und der Pazifikregion. Alles Gebiete, in denen noch heute Hunderte von Millionen Menschen und Tausende von indigenen Völkern leben und diese Flächen nachhaltig und klimaschonend nutzen.

Nun, mit dem Einzug des "Agrartreibstoff-Wahns", wie der aktuelle GRAIN-Report "No to

the agrofuels craze!" [www.grain.org/nfg/?id=502] den Biospritboom bezeichnet, müssen diese zahlreichen namenlosen Menschen mit so bekannten Größen und Konzernen wie George Soros, Bill Gates, Shell oder British Petroleum um ihren Grund und Boden konkurrieren. Der internationale Spekulant Soros habe sich seit 2002 Zehntausende von Hektar Land in Argentinien und Brasilien angeeignet und investiere mit seiner Firma Adenco vor allem in Zuckerrohr und Mais verarbeitende Ethanolfabriken, so die internationale, in Spanien ansässige Nichtregierungsorganisation GRAIN, die sich seit über 15 Jahren für eine nachhaltige, artenvielfältige Landwirtschaft einsetzt und unter anderem von Brot für die Welt und Misereor gefördert wird. Ihrer Meinung nach sollte man gerade auch aus handfesten Klimaschutzgründen eher auf Agrartreibstoffe verzichten als auf diese zu setzen. Jüngste Studien zeigten, dass zur Produktion von einer Tonne Biodiesel aus Palmöl zwei- bis achtmal mehr Kohlendioxid freigesetzt werde als bei der Verbrennung der gleichen Menge von Erdöldiesel. Außerdem seien die in der industriellen Landwirtschaft und damit auch die in der Agrarsprit-Produktion eingesetzten Kunstdünger hauptverantwortlich für die Freisetzung des noch viel schädlicheren Klimagases Stickoxid.

Obwohl es selten erwähnt werde, so GRAIN, sei die industrielle Landwirtschaft direkt verantwortlich für 14 Prozent der Treibhausgasemissionen. Weitere landwirtschaftliche Kohlendioxidemissionen entstünden durch veränderte Landnutzung, hauptsächlich ausgelöst durch Umwandlung von Waldökosystemen in Monokulturen, was derzeit eben besonders durch den Palmöl-Biodieselboom in Indonesien und Malaysia geschehe. Aber nicht nur diese beiden Länder: Auch das bislang noch regenwaldreiche und von traditionellen Kulturen geprägte Papua-Neuguinea oder die Philippinen wollen sich mit Hilfe internationaler Investitionen zu einem großen Biodiesel- oder Biodiesel-Rohstoffexporteur aufschwingen - zu Lasten von Regenwald und Tausender nachhaltig wirtschaftender Subsistenzbauern.

Grundsätzlich ist es nach Meinung der GRAIN-Experten völlig unrealistisch anzunehmen, dass Agrartreibstoffe den globalen Energieverbrauch decken könnten. Selbst wenn die USA ihre ge-

samte Mais- und Soja-Ernte in Agrarsprit verarbeiteten, könnten damit lediglich 12 Prozent des nationalen Benzinverbrauchs und nur sechs Prozent des nationalen Dieserverbrauchs gedeckt werden, so GRAIN. Für die EU falle diese Bilanz sogar noch schlechter aus. Weshalb klar sei, dass die Agrotreibstoffdiskussion vor allem auf die Entwicklungsländer abziele, wo sich das Agrobusiness - auf Kosten von lokalen Bevölkerungen und Ökosystemen - noch weiter ausbreite.

Auch die oft von grünen Befürwortern angeführte Mär von der Möglichkeit einer ökologisch und sozial verantwortlichen Agrarsprit-Produktion in Lateinamerika, Asien oder Afrika hält den von GRAIN gesammelten Fakten und Analysen nicht stand. Die Produktion von so genannten nachhaltigen Agrartreibstoffen, so GRAIN, sei lediglich eine "Erfindung" der profitierenden Industriebranchen als Antwort auf die zunehmende Kritik an Agrartreibstoffen.

Deshalb haben nun bereits 53 deutsche Organisationen aus dem Umweltschutz- und Entwicklungshilfebereich, von Rettet den Regenwald bis zum Bund Naturschutz in Bayern, einen auf diesen Fakten basierenden Brief [www.regenwald.org/news.php?id=766] an den Umweltausschuss des Deutschen Bundestages unterschrieben. Die gewählten Volksvertreter werden darin schließlich aufgefordert, "Agrarenergie in keiner Weise zu fördern, sondern sich für konsequente Energieeinsparung einzusetzen."

Diese Haltung entspricht ebenso der Meinung des bekannten brasilianischen Befreiungstheologen Frei Betto, der sich jüngst in einem Bericht der "Correio Braziliense" schockiert über die nationale und internationale Euphorie für Biotreibstoffe äußerte, die er als "Treibstoffe des Todes" bezeichnet [www.lebenshaus-alb.de/magazin/004556.html] – womit er frontal gegen den Karren der Regierung Lula da Silva tritt. Tag für Tag nudeln Radiostationen und Fernsehsender die Propaganda der Regierung und des staatlichen Erdölkonzerns Petrobrás für Biotreibstoffe und für "mehr Energie" ab, während Lula gleichzeitig Brasiliens knappe Steuergelder für die umstrittene, mehrere Milliarden Euro teure Teilumleitung des Rio Sao Francisco verschwendet, gerade auch um damit neue Biosprit-Monokulturen im Nordosten zu bewässern - zu

Lasten der am und vom Sao Francisco lebenden indigenen und traditionellen Bevölkerungsgruppen.

Laut Frei Betto hat aufgrund des heutigen Ethanolrauschs die Bevölkerung Brasiliens im ersten Halbjahr dieses Jahres bereits dreimal mehr für Nahrungsmittel ausgeben müssen als im Jahr zuvor. In der ganzen Welt gebe es etwa 800 Millionen Autos - die gleiche Zahl von Menschen leide unter chronischer Unterernährung. Doch keine der von Ethanol und Biodiesel begeisterten Regierungen stelle den Individualverkehr in Frage. Betto: "So, als ob die Profite der Automobilindustrie tabu, unangreifbar wären." Der streitbare Dominikaner forderte die Regierung Brasiliens auf, sich wirklich um die Hungernden des Landes zu kümmern, anstatt die von Präsident Lula in diesem Jahr als "Helden" bezeichneten Zuckerrohrunternehmer reicher zu machen.

Ungeachtet dessen verbreiteten namhafte Vertreter der deutschen Grünen wie die Ex-Minister Jürgen Trittin und Bärbel Höhn erst Anfang Juli wieder im brasilianischen São Paulo das hohe Lied vom angeblich nachhaltigen Biotreibstoffanbau, den man "realistisch aber kühn" vorantreiben müsse.

Während dieser von Rio de Janeiros Heinrich-Böll-Stiftung mitorganisierten sommerlichen Auslandsreise

[www.juergentrittin.de/hintergrund3.php?id=234] trafen sich die Grünen Abgeordneten deshalb unter anderem auch mit Managern der Agrartreibstoffindustrie, um, wie es in der Mitteilung der Heinrich-Böll-Stiftung Rios heißt, die Ethanol- und Biodiesel-Realität aus der Nähe kennenzulernen. Trittin lobte schließlich auch Lulas Ethanol-Helden für ihre "große technische und logistische Erfahrung".

<http://www.oekosmos.de/article/articleview/886/2/21/>

BUND über Biosprit: "Die neue Form des Kolonialismus"

[Interview Stephan Börnecke, Frankfurter Rundschau vom 21.11.2007] Die BUND-Vorsitzende Zahrnt verlangt von der Industrie spritsparende Autos.

Frau Zahrnt, wundert Sie es, dass lange Zeit kei-

ner vom Tempolimit sprach und das Thema erst jetzt wieder akut wird?

Dass dieses Thema von der Politik beiseite gedrängt wurde, hängt mit dem Druck der Automobilindustrie zusammen. Es sprechen alle Argumente für ein Tempolimit, die Klimapolitik, die Sicherheit, die Gesundheit. Wir haben eine Umfrage gemacht: Die große Mehrheit der Bevölkerung ist für die Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Menschen wollen es. Leider folgt die Politik dem Willen nicht, und leider hält auch Umweltminister Sigmar Gabriel die Angelegenheit für Symbolpolitik.

Da wurde er vom Präsidenten des Umweltbundesamtes, Andreas Troke, korrigiert.

Richtig, Troke hat zurecht Tempo 120 gefordert. Es kostet nichts und hilft allen.

Kann Deutschland seine Klimaziele, die Emission von Treibhausgasen bis 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, überhaupt noch erreichen?

Das Umweltbundesamt hat gesagt, das Klimaschutzprogramm reicht nicht, um die 40 Prozent zu erreichen. Was wir brauchen, ist eine starke, kurzfristig wirksame Kontrolle. Das frühere Ziel, bis 2005 etwa 25 Prozent Reduktion zu erreichen, war irgendwann versandet, weil niemand nachhakte und der damalige Bundesumweltminister Jürgen Trittin es unter den Tisch fallen ließ. Unsere Forderung ist: Jedes Jahr müssen die Klimagase um drei Prozent abnehmen, und es muss jedes Jahr geklärt und in einem Klimabericht vorge-rechnet werden, wie viel erreicht wurde. Wenn es nicht genug war, muss nachgelegt werden.

Wo liegen Haupthindernisse in der Klimapolitik?

Der Wirtschafts- und der Verkehrsminister torpedieren eine vernünftige Klimaschutzpolitik. Hinter diesem Widerstand verbergen sich die Interessen der Automobilindustrie, die sich gegen spritsparende Autos sperrt, die Luftfahrtindustrie, die sich gegen eine stringente Einbeziehung in den Emissionshandel auf europäischer Ebene sträubt, sowie die Energiekonzerne, die weiter Kohle verfeuern wollen und die sich gegen eine Versteigerung von 100 Prozent der Emissionszertifikate wehren.

Deutschland ist Autoland. Was sollen Daimler und Co. tun?

Sie sollen das, was sie für sich reklamieren, näm-

lich dass sie die besten Autobauer sind, beweisen. Sie sollen den Ehrgeiz entwickeln, dass sie die besten und schnellsten Konstrukteure sind, wenn es um spritsparende Autos geht.

Mal im Ernst: Können Sie sich einen Porsche vorstellen, der 120 Gramm CO₂ ausstößt? Der würde dann vielleicht 140 fahren.

Schneller braucht er nicht zu sein, wenn ich ein Tempolimit habe. In den USA setzt Porsche seine Autos auch mit Erfolg ab, obwohl es dort ein Tempolimit gibt. Die Zukunft liegt nicht in Autos, die 200 Stundenkilometer fahren. Das ist ein Nachjagen nach einem Automobilidol der Vergangenheit.

Ist die Botschaft angekommen?

Bedingt. Es kommt schwer an, weil die Industrie sich in der Werbung noch immer für ganz andere Fahrzeuge einsetzt. Aber auch die Konzerne merken, dass es Ernst ist mit dem Klimawandel und dass es nicht mehr funktioniert, den Klimawandel auszusetzen. Die müssen sich überlegen, wie werde ich der erste Hersteller, der das kapiert hat. Sie werden sich nicht nochmal den Vorwurf leisten können, wie beim Partikelfilter und beim Hybridantrieb, der Zeit hinterher zu hinken.

In der EU soll bis 2020 immerhin 20 Prozent der fossilen Treibstoffe durch Energie vom Acker ersetzt. Ist das sinnvoll?

Ich sehe da eine ganz große Gefahr. Im Anbau von Biomasse für die Gewinnung von Energie und die Herstellung von Pflanzentreibstoffen stecken jede Menge Probleme für die Biodiversität. Ich sehe auch eine Gefahr für den bäuerlichen Familienbetrieb, denn für den Anbau der Pflanzenenergie interessieren sich nun Konzerne. Das wird einen Verdrängungswettbewerb geben. Die Biomasse soll in einem Gesamtenergiekonzept ihren Platz haben, sollte primär aber in Kraft-Wärme-Koppelung oder zum Heizen genutzt werden.

Sie sind gegen Benzin vom Feld?

Der Beimischungszwang zum Sprit ist ein Irrweg. Die Klimabilanz ist äußerst fragwürdig. Es handelt sich um ein Ablenkungsmanöver, damit die Automobilindustrie keine besonderen Anstrengungen bei der Konstruktion spritsparender Fahrzeuge zu unternehmen braucht. International ist es noch schlimmer. Da werden Regenwälder abgeholzt, um Palmölplantagen anzulegen. Für mich

ist das eine neue Form von Kolonialismus, um unseren Energiehunger zu stillen und wir weiter machen können, ohne etwas zu ändern.

http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/?emcnt=1246206

11. LUFTVERKEHR

CDU für Flugticketabgabe: "Nicht den Ballermann machen"

[Süddeutsche Zeitung vom 1.12.2007] Interview mit Thomas Strobl dem Generalsekretär der CDU Baden-Württemberg zur Flugticketabgabe

sueddeutsche.de: Herr Strobl, für manche in Ihrer Partei etwas überraschend, fordern Sie eine Flugticket-Abgabe von zehn Euro pro Ticket – und bringen diesen Vorschlag auch auf dem Bundesparteitag in Hannover ein. Warum kommt der Vorschlag so kurz vor dem Parteitag?

Thomas Strobl: Viel schneller ging es nicht. Wir haben erst vor zwei Wochen auf unserem Landesparteitag die Klimabgabe verabschiedet und werden sie jetzt beschlussgemäß dem Bundesparteitag vorlegen.

sueddeutsche.de: Der Vorschlag kommt auch deshalb überraschend, weil er eine Forderung der Grünen und der Linken aufgreift.

Strobl: Unser Antrag wird sicher kontroverse Diskussionen auslösen. Ich halte ihn aber in der Sache für richtig. Wir besteuern in hohem Maße das Auto- und das Bahnfahren. Aber das Verkehrsmittel, das unter Klimaschutzgesichtspunkten das schädlichste ist, hat beim Flugbenzin eine Besteuerung in der Größenordnung von Null. Das ist ein falscher Ansatz. Es will mir nicht einleuchten, dass Bahnfahren teurer ist als mit dem Flugzeug zu fliegen, obwohl dort die schädlichen CO₂-Emissionen um ein Vielfaches höher sind.

sueddeutsche.de: Das klingt vernünftig. Aber ist das in Ihrer Partei auch mehrheitsfähig?

Strobl: Ich denke, dass vernünftige Vorschläge auch Mehrheiten finden. Auf unserem Landesparteitag hat sich jedenfalls eine große Mehrheit für

die Ticketabgabe ausgesprochen.

sueddeutsche.de: Bisher hatte man den Eindruck, Ihre Partei setze im Flugverkehr auf den internationalen Handel mit Emissionsrechten, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Strobl: Das bleibt auch richtig. Die CDU Baden-Württemberg spricht sich für eine Ticketabgabe als Übergangslösung aus – bis der Flugverkehr 2011 in den Emissionshandel einbezogen wird. Die Herausforderung des Klimawandels ist eine so große Aufgabe, vielleicht die größte Aufgabe des 21. Jahrhunderts, dass wir nicht die Hände in den Schoß legen dürfen. Wir müssen rasch handeln.

sueddeutsche.de: Ministerpräsident Günther Oettinger hat die Abgabe auch damit begründet, dass ihm zu viele Jugendliche für ein Saufgelage nach Mallorca flögen. Ein gutes Argument?

Strobl: Wenn ich sehe, dass es bei Jugendlichen schick ist, am Wochenende nach Mallorca zu fliegen, um dort den Ballermann zu machen, dann kann ich das unter Klimaschutzgesichtspunkten nicht gutheißen. Ich vermag auch nicht einzusehen, dass es teurer ist, in den Schwarzwald zu fahren als auf eine spanische Insel zu fliegen.

sueddeutsche.de: Die Junge Union in Baden-Württemberg hat das sozusagen auf die mallorquinische Palme gebracht: Sie hat die Zustimmung verweigert.

Strobl: Wir haben mit der Jungen Union überhaupt keinen Ärger. Und letztlich ist die Ticketabgabe ja mit sehr großer Mehrheit angenommen worden.

EP mit überwältigender Mehrheit für die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel

[umweltruf.de vom 13.11.2007] Das Europäische Parlament hat sich am Dienstag in Straßburg mit überwältigender Mehrheit für die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel ausgesprochen. Die Abgeordneten unterstützen damit grundsätzlich einen Kommissionsvorschlag vom Dezember 2006, haben ihn jedoch mit einer Reihe von Änderungsanträgen substanziell verändert.

"Das Europäische Parlament hat den Kommissionsvorschlag durch die heutige Abstimmung deut-

lich verbessert und sowohl umweltpolitisch ambitionierter als auch wettbewerbspolitisch realistischer gemacht. Eine wichtige Änderung, die die Abgeordneten beschlossen haben, sieht vor, dass innereuropäische Flüge und Interkontinentalflüge, die in Europa starten und landen, vom gleichen Startdatum an einbezogen werden (1. Januar 2011)." Die Kommission wollte Interkontinentalflüge erst später einbeziehen.

"Es wäre widersinnig gewesen, einen Flug von Frankfurt nach Marokko nicht einzubeziehen, aber einen Flug von Frankfurt auf die Kanarischen Inseln einzubeziehen. Zwei Drittel aller Emissionen werden auf Interkontinentalflügen verursacht. Mit dem gemeinsamen Startdatum geben wir auch ein wichtiges Signal an Drittstaaten. Wir wollen möglichst schnell ein weltweites System. Wenn andere Staaten bessere Vorschläge haben, sind wir bereit, unser System zu ändern, aber das Nichtstun, das im Luftverkehr seit vielen Jahren vorherrscht, muss ein Ende haben," so der CDU-Abgeordnete Liese.

Die Abgeordneten stimmten auch dafür, dass ein deutlich höherer Prozentsatz der Emissionszertifikate versteigert wird. Statt 5%, wie von der Kommission vorgeschlagen, sollen es 25% sein. In der zweiten Periode ab 2013 soll der Anteil noch einmal steigen.

"Auktionierung ist wichtig, um neuen Firmen eine Chance zu geben, um die sogenannten windfall profits zu minimieren. Beim Emissionshandel im Stromsektor haben wir die negative Erfahrung gemacht, dass trotz kostenloser Zuteilung der Zertifikate die Preise gestiegen sind. Wenn der Staat durch die Auktionierung Einnahmen erzielt, kann er das Geld durch Senkung von Steuern und Abgaben an die Bürgerinnen und Bürger zurückgeben. Hier schlagen wir vor, dass besonders umweltfreundliche Verkehrsträger wie Bus und Bahn entlastet werden. Es ist widersinnig, dass ein Passagier, der ein Flugzeug besteigt, wesentlich weniger Steuern und Abgaben zahlt als ein Passagier, der umweltfreundliche Verkehrsträger nutzt."

Außerdem beschloss das Parlament, die Emissionsobergrenze (cap) von 100% auf 90% zu reduzieren, einen Multiplikator von 2 einzuführen, um die Stickoxidemissionen des Luftverkehrs zu berücksichtigen und eine so genannte Effizienzklausel einzuführen. Das heißt, Flugzeughersteller

müssen sich erst an die selbst gesteckten Effizienzziele halten, bevor sie sich durch den Kauf von Zertifikaten aus anderen Sektoren "freikaufen" können.

Sehr wichtig ist den Volksvertretern auch, dass, anders als von der Kommission vorgesehen, Regierungsflüge in das System einbezogen werden.

"Regierungen sollten Vorbild sein und nicht Privilegien genießen," so Liese, der auch stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Gruppe im Europäischen Parlament ist. "Mit der heutigen Abstimmung hat das Europäische Parlament ein klares Signal zum Klimaschutz ausgesandt. Wir belassen es nicht bei unverbindlichen Erklärungen oder Zielen, sondern handeln konkret. Ich bin nicht sicher, ob die Diskussion im Ministerrat genauso verläuft. Europa kann aber international nur Zustimmung zu seiner Klimapolitik erreichen, wenn wir zu Hause den Worten Taten folgen lassen", so Liese abschließend.

Als "vernünftigen Kompromiss" haben Werner Langen, Vorsitzender und Markus Ferber, Co-Vorsitzender der CDU/CSU-Gruppe im Europäischen Parlament, den Ausgang der heutigen Plenarabstimmung über die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel bezeichnet: "Das Ergebnis der heutigen Abstimmung entspricht weitgehend der innerhalb der EVP-ED-Fraktion ausgehandelten Kompromisslinie zwischen der Position des Verkehrs- und des Umweltausschusses. Damit ist sichergestellt, dass sowohl berechtigten Interessen des Umweltschutzes als auch der Konkurrenzfähigkeit der europäischen Fluggesellschaften Rechnung getragen wird", sagten Langen und Ferber in Straßburg.

Nach dem Votum des Parlaments soll die verpflichtende Einführung des Emissionshandels nun ab dem Jahre 2011 beginnen. Dies soll für die innereuropäischen Strecken ebenso gelten wie für Interkontinentalflüge. Damit konnte eine drohende Benachteiligung europäischer Fluglinien gegenüber der weltweiten Konkurrenz weitgehend ausgeschlossen werden. Positiv sei ferner, dass die Zuteilung der Zertifikate nicht auf Basis der historischen Emissionen erfolgen soll, sondern sich an realen Schwellenwerten orientiert. "Nach dem Willen des Parlaments sollen zudem zukünftig 25 Prozent der Zertifikate versteigert werden. Sollten im Rahmen der geplanten Revision des Emissi-

onshandels ab dem Jahre 2013 höhere Prozentsätze für andere Bereiche festgelegt werden, müsste dann allerdings auch der Anteil des Luftverkehrs an den Versteigerungen erhöht werden", so Langen und Ferber weiter.

Auf Initiative der CDU/CSU-Gruppe sei es außerdem gelungen, mit der Anhebung der Schwelle, ab der Flugzeuge verpflichtend in den Emissionshandeleinbezogen werden sollen, von 5,7 auf 20 Tonnen erhebliche Erleichterungen für kleine und mittlere Unternehmen im Luftverkehr zu erreichen. "Das heute erzielte Ergebnis der Plenarabstimmung ist zufrieden stellend und entspricht dem, was als Kompromiss zwischen den beteiligten Interessen möglich war. Dieses Ergebnis ändert aber nichts daran, dass ein umfassendes Emissionshandelssystem zukünftig an einem sektorspezifischen Ansatz und nicht an nationalen Märkten orientiert werden muss, um Wettbewerbsgleichheit zu garantieren", betonten Langen und Ferber, die dem verantwortlichen Berichterstatter im Umweltausschuss, Peter Liese, und dem zuständigen Obmann im Verkehrsausschuss, Georg Jarzembowski, für die geleistete Arbeit und den erzielten Kompromiss abschließend dankten.

<http://www.umweltruf.de/news/111/news0.php3?nummer=7233>

KLIMABILANZ DES FLIEGENS

[Jens Lubbadeh, Spiegel-Online vom 20.11.2007]
Wer die Umwelt liebt, der fliegt, meint Wolfgang Mayrhuber: Fliegen sei die klimafreundlichste Fortbewegungsart für Distanzen über 350 Kilometer. Doch den wichtigsten Faktor in der Rechnung hat der Lufthansa-Vorstandschef unterschlagen.

Es scheint derzeit ein PR-Kampf zwischen Bahn und Luftfahrtbranche zu toben. Das Spiel heißt: Wer am stärksten den CO₂-Ausstoß senkt, gewinnt - und zwar den umweltbewussten Reisegast von morgen. "Der Umwelt zuliebe müsste man jede Strecke ab 350 Kilometern fliegen", sagte Lufthansa-Vorstandschef Wolfgang Mayrhuber im Interview mit der "Bild"-Zeitung. Auch die Bahn sucht in Zeiten von enervierenden Streiks die Flucht nach vorn und wirbt mittlerweile in Zeitungsanzeigen mit CO₂-Reduktion. Von 1990 bis 2002 habe sie den Kohlendioxid-Ausstoß um 25 Prozent gesenkt, behauptet die Bahn über sich

selbst.

Und die Lufthansa? Sie habe den Verbrauch pro Fluggast von 1970 bis heute gar um 70 Prozent gesenkt, heißt es im unternehmenseigenen "Politikbrief" vom März 2007. Durchschnittlich 4,4 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer verbraucht laut Mayrhuber ein Flugzeug der Lufthansa-Flotte. Ein realistischer Wert, wie Andreas Döpelheuer vom Institut für Antriebstechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt im Gespräch mit SPIEGEL ONLINE bestätigte. Selbst auf Kurzstreckenflügen liege der Pro-Kopf-Spritverbrauch nicht deutlich über diesem Durchschnittswert - "allerdings nur bei voller Auslastung der Maschine", schränkt Döpelheuer ein. Bleiben in einem Flieger viele Plätze frei, schießt der Pro-Kopf-Spritverbrauch besonders auf Kurzstrecken in die Höhe, weil hier die treibstoffintensive Startphase einen größeren Anteil am Gesamtverbrauch hat als bei Mittel- und Langstreckenflügen.

Autos könnten bei 4,4 Litern Kerosin auf 100 Kilometern nicht mithalten, ebensowenig die als so umweltfreundlich gepriesene Bahn, meint Mayrhuber. Denn gängige CO₂-Vergleichsrechnungen seien unvollständig. "Wenn Sie alle Energiekosten zusammenrechnen, auch die für Bau und Unterhalte von Schienennetzen und Autobahnen, ist das Flugzeug ab 350 Kilometern unschlagbar."

Zwar braucht man fürs Fliegen auch Flughäfen, die gebaut und instand gehalten werden müssen. Zudem blasen Reisende auf dem Weg zum Airport viel CO₂ in die Luft. Doch das Wesentliche, das Mayrhuber in seiner Jubelrede auf das Fliegen verschweigt, ist etwas anderes: Flugzeuge stoßen nicht nur CO₂ aus, sondern auch Stickoxide und Wasserdampf. Und die beeinflussen neben dem CO₂ das Klima ganz wesentlich. Stickoxide bilden in der Atmosphäre Ozon. Das wiederum wirkt dort als starkes Treibhausgas. Zwar haben die Stickoxide auch ihr Gutes - sie führen zum Abbau von Methan, einem anderen starken Klimagas. Der Ozoneffekt überwiegt aber.

Der Wasserdampf wiederum führt zum Aufbau von Kondensstreifen und Zirruswolken - hoch in der Atmosphäre schwebende Eiswolken. Beide reflektieren von der Erde kommende Wärmestrahlung zurück und verstärken damit den Treibhaus-

effekt. Dabei ist die Rolle der Zirruswolken bedeutender.

Diese klimaschädlichen Faktoren des Fliegens hatte der Klimarat der Vereinten Nationen (IPCC) bereits 1999 in einem Sonderbericht über den Flugverkehr und die Atmosphäre beschrieben. 2005 bestätigten Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer Studie den IPCC-Bericht.

Wie stark die vom Kohlendioxid unabhängigen Klimateffekte des Fliegens sind, ist noch Gegenstand der Forschung. Sicher scheint aber: Sie sind beachtlich. Laut IPCC-Schätzungen muss der reine CO₂-Ausstoß der Flieger mit einem Wert zwischen 1,9 und 4,7 multipliziert werden, um ein realistisches Bild der Klimabelastung zu bekommen. Der Umwelt-Dienstleister Atmosfair hat in seinem CO₂-Rechner einen mittleren Wert von 2,7 eingebaut, wie ein Sprecher SPIEGEL ONLINE mitteilte. Umweltbundesamt-Präsident Andreas Troge geht von einem ähnlichen Wert aus: "Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist mindestens dreimal stärker als die vergleichbare Emission am Boden", sagte Troge der "Hannoverschen Allgemeinen Zeitung".

Somit schneidet Fliegen immer noch am schlechtesten ab – auch bei Distanzen über 350 Kilometern. Eine Modellrechnung einer Reise von Hamburg nach München (einfache Strecke, rund 600 Kilometer Luftlinie, 780 Bahn- und Autobahnkilometer), ergab folgende Werte: (benutzt wurden CO₂-Rechner des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LFU), CO₂-Rechner von Atmosfair und CO₂-Rechner von "Quarks & Co.")

CO ₂ -Emission einer Reise von Hamburg nach München (einfache Strecke)	LFU-Rechner	Atmosfair-Rechner	Quarks & Co.-Rechner
Flug ***	190 Kg	170 Kg	175 Kg
Bahn	50 Kg	k.A. **	62,5 Kg
Auto *	150 Kg	k.A. **	110 Kg

* angenommener Benzinverbrauch: 5 bis 7 Liter pro 100 Kilometer

** Der Atmosfair-Rechner berechnet nur Flugrei-

sen

*** gewichtete CO₂-Emissionen

Somit schneidet der Flieger auf der nahezu doppelten Distanz, die Herr Mayrhuber empfiehlt, am schlechtesten ab – selbst im Vergleich zum Auto. Wie kommt Mayrhuber also auf die kritische Grenze von 350 Kilometern?

Er hat sie schätzen lassen, sagte Lufthansa-Sprecher Peter Schneckenleitner zu SPIEGEL ONLINE. Die Umweltexperten der Lufthansa hätten versucht, den Energieaufwand der Schienen- und Autobahnwartung zu ermitteln. Diese Datenerhebung sei jedoch "kompliziert", genaue und harte Zahlen gebe es nicht.

Auch die Bahn versucht, ihre Bilanzen so positiv wie möglich darzustellen. Die "Frankfurter Allgemeine Zeitung" versuchte sich kürzlich an einer Klimabilanz der Bahn, die auch alle anderen Energieaufwendungen berücksichtigt. Das Ergebnis: 3,9 Liter pro Passagier auf 100 Kilometern. Die Bahn selbst gebe als Verbrauchswert 2,3 Liter an.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/0,1518,518545,00.html>

12. DISKUSSIONSFORUM

Zivilgesellschaft streitet über die Einbeziehung von Wäldern in den Emissionshandel

[CARE International Lobbybrief vom 17. 1. 2008]
Die Organisation CARE International hat die EU-Kommission in einem nicht veröffentlichten Lobbybrief dazu aufgerufen, die Einbeziehung von Wäldern in den Emissionshandel im Rahmen von CDM-Projekten zu ermöglichen.

Siehe dazu:

http://ec.europa.eu/environment/climat/emission/pdf/solveig/sfm_needliftbanforestbased_cc.pdf

Jörg Haas von der Heinrich Böll Stiftung und Regine Günther vom WWF raten dagegen dringend von einer Unterstützung der Initiative ab:

Ein Einbezug würde einen effektiven Klimaschutz

unterminieren, statt fördern. Wir sehen es als großem Erfolg, dass Waldzertifikate eben nicht in der Direktive auftauchen. Warum? Nur einige Argumente: Es ist vollkommen unklar, wieviel CO₂ gebunden wird. Seriöse Mess- und Monitoring verfahren liegen noch nicht vor. Auf welcher Grundlage sollen denn Zertifikate vergeben werden? Auf der Projektebene gibt es ein massives Leakageproblem. D.h. an der einen Stelle werden Zertifikate für Wald gegeben, an der anderen Stelle wird Wald quasi kompensatorisch abgeholzt. Auf der Ebene Wald ist es ein Nullsummenspiel. Trotzdem dürfen für die ausgegebenen Zertifikate in den Industrieländern aber verstärkt Treibhausgase emittiert werden. Es kommt also zu mehr, statt weniger Emissionen.

Unter solchen Bedingungen wird durch den Einbezug von Wald nicht mehr Geld durch ETS für Adaptation mobilisiert, sondern im Gegenteil besteht die Gefahr, dass das gesamte ETS System ins Wanken gerät und dann auch keine Auktionierungsgelder mehr zur Verfügung stehen könnten für Adaptation. (Regine Günther)

13. LINKS, PUBLIKATIONEN UND STUDIEN

Lester Brown veröffentlicht Plan B 3

Die Kernaussage des Buches „Plan B 3“, das Lester Brown geschrieben hat und das bald in den Druck gehen wird, ist, dass es höchste Zeit für die Erstellung eines Plan B ist, da die Welt wie wir sie kennen im Business as usual Szenario keine Zukunft hat. Dort werden die Entwicklungen, welche die Zukunft der Erde und der Menschheit bedrohen erläutert. Nach Brown muss es der Menschheit um ihrer selbst Willen gelingen, das Klima zu stabilisieren, das Bevölkerungswachstum zu bremsen, die Armut zu beseitigen und die defekten Ökosysteme der Erde wieder herzustellen.

Das Buch ist zu finden unter <http://www.earth-policy.org/Books/PB3/pb3book.pdf>

Einzelne Kapitel unter <http://www.earth-policy.org/Books/PB3/Contents.htm>

Das neue Energiesteuergesetz

Einführung und Erläuterungen anhand von Anwendungsbeispielen; Matthias Bongartz und Prof. Dr. Sabine Schröer-Schallenberg.

<http://www.fachverlag.bundesanzeiger.de/77000027/1770-Zm9sZGVyaWQ9MzEyNSZwcmltYXJ5PTQwMDg3NSZzaG93YWxsPXllcw~fachverlag~shop~detail.html?n=77000027>

Spot zur Ökologischen Steuerreform der Umweltorganisation „Noe21“

Englisch:

http://www.noe21.org/docs/Tomorrow_I_quit.avi

Französisch:

http://www.noe21.org/docs/Demain_j_arrete.avi

Mit deutschen Untertiteln:
http://denion.bakellende.nl/noe21/sub_de.html

Studie des Institute for European Environmental Policy über Subventionen mit umweltschädlichen Auswirkungen

Die Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission hatte die Studie über die Reform der Subventionspolitik in Europa in Auftrag gegeben. Darin wird zunächst ein Überblick über die Gründe vermittelt, warum viele Subventionstatbestände mehr Schaden verursachen als Nutzen generieren. Daraufhin werden diese Subventionstatbestände identifiziert und es werden Verbesserungsvorschläge gemacht.

http://www.ieep.eu/publications/pdfs/2007/executive_summary_ehs_%20report_23_03_07.pdf

14. TERMINE

Fachtagung: ...bevor es zu spät ist... Kimawandel und Kathastrophenvorsorge, 14. Februar 2008, Gustav-Stresemann- Institut, Bonn

Die Diakonie Katastrophenhilfe und Caritas international laden zu einer Klimakonferenz ein. Zur Diskussion stehen die Möglichkeiten den schädli-

chen Auswirkungen des Klimawandels entgegenzutreten bzw. die Anpassung an den Klimawandel. Diese und weitere Themen werden in Mittelpunkt der Klimakonferenz am 14. Februar 2008 von 10 bis 17 Uhr im Gustav-Stresemann-Institut in Bonn stehen.

http://www.eine-welt-netz-nrw.de/veranstaltungen/details.php?i_di=1405

***CEPS vierte jährliche Klimakonferenz in Brüssel 2008
“EU Climate Change Policy after Bali“
26. und 27. Februar 2008***

Über 150 europäische und internationale Vertreter aus Politik und Wirtschaft werden die Ergebnisse der Klimakonferenz von Bali diskutieren und gemeinsam ausloten, welche konkreten Folgen die Bali-Beschlüsse haben könnten.

Anmeldung und Programm unter:
<http://www.climate-policy.eu>
Kontakt: jwilmott@epsilonevents.com

***2. Deutscher Stirling Kongress auf der CEP CLEAN ENERGY POWER® 2008
im ICS in Stuttgart
7. bis 9. März 2008, Stuttgart***

Mit der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) im kleinen Leistungsbereich tut sich ein Anwendungsgebiet für den Stirlingmotor auf, in dem dieser seine Stärken ausspielen kann und die Schwächen nur wenig relevant sind. Über die Entwicklung und den Einsatz von Stirlingmotor- Blockheizkraftwerken (BHKW) im kleinen und kleinsten Leistungsbereich sowohl mit konventionellen als auch mit regenerativen Brennstoffen gibt der „2. Deutsche Stirling Kongress“ am 7. März 2008 im Rahmen der CEP CLEAN ENERGY POWER® in Stuttgart einen umfassenden Überblick.

<mailto:hegner@energie-server.de>

Tagung “Klimaschutz – Wie muss er aussehen und was wird er kosten?“ der Akademie für Politische Bildung Tutzing am 7. und 8. März 2008 in München

Auf dieser Tagung, welche die Akademie für politische Bildung Tutzing in Kooperation mit der Vertretung der EU-Kommission organisiert, sol-

len der Stand der Wissenschaft zum Klimawandel sowie die europäischen und die deutschen Ziele zur Reduktion von Treibhausgasen vorgestellt und diskutiert werden. Insbesondere soll darüber gesprochen werden, wie diese Ziele erreicht werden können. Ein weiterer Schwerpunkt sind die Programme und Instrumente einer nachhaltigen Umwelt- und Energiepolitik. Am 8. März wird Dr. Anselm Görres als Vertreter des FÖS um 14:00 Uhr einen Vortrag zu „Lenkungsinstrumenten zur Durchsetzung der umwelt- und energiepolitischen Ziele“ halten.

Programm und Anmeldung:

http://www.foes.de/de/downloads/Veranstaltungen/2008/Programm_Klimaschutztagung_Tutzing.pdf

***7. Europäische Konferenz Solarenergie in Architektur und Stadtplanung "Sun and Sense"
11.-14. März 2008, BMVBS, Berlin***

Die von der EU-Kommission initiierte Europäische Konferenz "Solarenergie in Architektur und Stadtplanung" fand erstmals 1987 in München statt. Auf den fünf nachfolgenden Konferenzen - 1989 in Paris, 1993 in Florenz, 1996 in Berlin und 1998 und 2000 in Bonn - wurden die Ideen und Konzepte der direkten Nutzung solarer Energien in Gebäuden und für die Stadtentwicklung, einhergehend mit neuen technischen Anwendungen, ständig weiterentwickelt.

Die Konferenzreihe hat Bauherren, Architekten, Bauingenieure und Stadtplaner zahlreiche gedankliche und praktische Impulse gegeben und maßgeblich dazu beigetragen, dass immer mehr beispielhafte Projekte realisiert werden. So wurde 1996 auf der Konferenz unter Federführung von Thomas Herzog die Europäische Charta "Solarenergie in Architektur und Stadtplanung" formuliert. Dass diese ein bleibend grundlegender Wegweiser ist, zeigt der Text, der im Anschluss an diese Vorankündigung noch einmal dokumentiert wird. Thomas Herzog wird damit die Konferenz einleiten und beleuchten, wie elementar der davon ausgehende Impuls ist.

Im Jahr 2008 setzt EUROSOLAR in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Konferenzreihe mit der 7. Konferenz unter dem Titel "Sun and

Sense" fort. Im Vordergrund steht dabei die Perspektive einer dezentralen und emissionsfreien Energienutzung und die bewusste Einbeziehung der natürlichen Umgebung in die "Solar City". Die Konferenz gibt geistige und praktische Anstöße, um Bauen und Wohnen sowie Stadtentwicklung und städtisches Leben nach den elementaren Bedürfnissen der Menschen in ihren vielfältigen Wohn- und Lebensformen zu gestalten, die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und die Perspektiven einer emissionsfreien Energieversorgung zu realisieren.

Mit einer Stabilisierung der ökonomischen und ökologischen Prozesse in den Städten und ihrem Umland wird wieder eine stärkere Bindung der Bewohner an ihre Stadt und Region einhergehen.

Programm:

http://www.eurosolar.de/de/index.php?option=com_content&task=view&id=821&Itemid=210

Anmeldung:

http://www.eurosolar.de/de/index.php?option=com_facileforms&Itemid=211

"Energieversorgung und Klimaschutz ohne Kohle", Arbeitstreffen der FUBA e. V. am 16. 5. 2008 in der freien Wald-dorfschule

Hintergrund Trotz Klimawandel planen die Energieversorgungsunternehmen den Bau neuer Kohlekraftwerke in Deutschland. Damit würde hierzulande für bis zu weitere 40 Jahre die Struktur der herkömmlichen Energieversorgung festgelegt. Die Bundesregierung wird den Energieversorgern sogenannte CO₂-Zertifikate im Wert von rund vier Milliarden Euro schenken. Die Stromkonzerne können dies als „Kosten“ auf den Strompreis aufschlagen und Zusatzgewinne einfahren. Eine kritische Situation: In den nächsten Monaten entscheidet sich, welcher Weg in der Energieversorgung eingeschlagen wird. Momentan bietet sich also die große Chance, einen historischen Schritt in Richtung Ausstieg aus der fossilen Energieversorgung hin zur regenerativen Vollversorgung zu tun. Damit steht die Umweltschutzbewegung vor einer neuen großen Herausforderung: während sie sich in den vergangenen Jahren mit den Vertretern der Branche der Erneuerbaren Energien (EE) gemeinsam erfolgreich für ein „Ja“ zum EEG einsetzte,

geht es nun - als Voraussetzung für den Klimaschutz und die Ausweitung der Erneuerbaren Energien - um ein entschiedenes „Nein“ zu Kohle und Atomkraft.

Auf dem Arbeitstreffen am 16. Mai in Berlin sollen die Möglichkeiten eines abgestimmten Vorgehens von EE-Branche und Umweltschutzorganisationen in dieser wichtigen Angelegenheit ausgelotet werden. Im Rahmen dieser Sitzung wird zudem die Idee eines Zukunftsparlamentes, dessen Realisierung für 2009 im Raum steht, vorgestellt und diskutiert.

Kontakt und Anmeldung:

Unter der Rodebreite 14

37079 Göttingen

Telefon: 0551 50 41 90 08

[mailto: wiese.g@gmx.de](mailto:wiese.g@gmx.de)

„GRÜNE MARKTWIRTSCHAFT. DIE GROSSE TRANSFORMATION“, 4. Juni 2008, 19.30 Uhr, Podiumsdiskussion, Galerie der Heinrich-Böll- Stiftung, Berlin

Mit: Matthias Machnig (Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit), Reinhard Bütikofer (Bundesvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen), Ralf Fücks (Vorstand Heinrich-Böll-Stiftung)

Details:

<http://www.boell.de/calendar/viewevt.aspx?evtid=3737&crtpage=4>

„GUTES LEBEN? ÖKOLOGIE UND DIE PLURALITÄT DER LEBENSSTILE“, 18. Juni, 19:00-21:00 Uhr, Diskussion, Galerie der Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin

Kooperation: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Vortrag: Prof. Konrad Ott (Umweltethiker, Universität Greifswald)

Moderation: Dr. Hermann E. Ott (Leiter des Berliner Büros des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie)

Details:

<http://www.boell.de/calendar/viewevt.aspx?evtid=3729>

16. Jahrestagung der Europäischen Gesellschaft für Umwelt- und Ressourcen-Ökonomen (EAERE), 25.-28. Juni 2008, Göteborg, Schweden,

Vom 25. bis 28. Juni 2008 findet die 16. Jahrestagung der Europäischen Gesellschaft für Umwelt- und Ressourcen-Ökonomen (EAERE) in der Handelshochschule der Universität Göteborg, Schweden statt.

<http://www.eaere2008.org>

15. JOBANGEBOTE

Das UBA sucht Wissenschaftliche Mitarbeiter

Das Umweltbundesamt (UBA) ist Anlaufstelle in nahezu allen Fragen des Umweltschutzes. Es arbeitet für den Schutz von Wasser, Boden und Luft und an den übergreifenden Themen Umwelt und Gesundheit, Klimaschutz und Energie, Verkehr sowie Abfall und Fragen des technischen Umweltschutzes. Als Bundesoberbehörde gehört das UBA zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Wir bieten Ihnen im Rahmen flexibler Arbeitszeiten einen verantwortungsvollen und abwechslungsreichen Arbeitsplatz in einer wissenschaftlichen Behörde. Weiterbildung ist ein wichtiger Bestandteil unserer Personalentwicklung.

<http://www.umweltbundesamt.de/service/stellenangebote/stellenangebote.php>

Praktikum beim FÖS

Der Förderverein Ökologische Steuerreform bietet Studenten aller relevanten Fachrichtungen – insbesondere der Wirtschafts-, Politik- und Umweltwissenschaften – Praktika an. Momentan ist ein Platz zu besetzen. Aufgaben eines Praktikanten beim FÖS sind: die Pflege der Acces-Datenbank, das Verfassen von Briefen, die Aktualisierung der

englischen und deutschen Homepage, die Mitarbeit bei der Erstellung unseres deutschen und englischen Newsletters, die Mitarbeit bei Organisation und Durchführung von Konferenzen und Vorträgen, die Mitarbeit bei der Buchhaltung, die Recherche spezifischer Informationsmaterialien und nicht zuletzt sind gute englische Sprachkenntnisse in Wort und Schrift ein wichtiges Kriterium.

Zwar können wir keine Bezahlung anbieten, allerdings sind die Kenntnisse, welche bei uns gewonnen bzw. ausgebaut werden können, die Grundlage für alle Jobs im Bereich der öffentlichen Verwaltung bzw. im NGO-Bereich. In Ausnahmefällen ist es möglich, dass Praktikanten für die Mitarbeit an einem konkreten Projekt eine bescheidene Aufwandsentschädigung erhalten.

Bei der Suche von Unterkünften in München können wir durch die Weitergabe von Informationen über Wohnungs- bzw. WG-Börsen behilflich sein. Bewerbungen samt Lebenslauf richten Sie bitte an:

Förderverein Ökologische Steuerreform e. V.

Landsberger Str. 191

80687 München

oder: <mailto:foes@foes.de>