

ÖKOSTEUERNEWS 40 – AUGUST 2006

NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOSOZIALEN FINANZREFORM

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

GREEN BUDGET GERMANY

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	5
3.	FÖS IN DEN MEDIEN	6
4.	ÖKOSTEUER	9
5.	EMISSIONSHANDEL.....	13
6.	KLIMA UND ÖL AM ENDE?.....	15
7.	ENERGIE.....	16
8.	INTERNATIONAL	20
9.	MAUT	25
10.	STRASSENVERKEHR	31
11.	LUFTVERKEHR	35
12.	LINKS, PUBLIKATIONEN UND STUDIEN	42
13.	TERMINE	43

Zitat

„Umweltpolitische Maßnahmen werden fast durchweg als Beitrag zur Konjunkturbelebung, zur Exportförderung oder zur Schaffung von Arbeitsplätzen gepriesen, so als sei die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen nicht ein ganz und gar eigenständiges Ziel, ein Thema aus eigenem Recht. Unpopuläres wie die ökologische Steuerreform wird, obwohl erfolgreich und original „grün“, verschwiegen und nicht weiter verfolgt.“

Aus: Reinhard Loske (Grüne) u.a.: Für einen neuen Realismus in der Ökologienpolitik

http://www.loske.de/cms/files/dokbin/145/145535.neuer_realismus_langfassung.pdf

1. EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des FÖS,

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

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

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

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

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

Viel Spaß bei der Lektüre!

Christian Meyer, FÖS-Redaktion

Neue Homepage online

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

Wir freuen uns über Ihre Rückmeldungen!

NEU: Unterrichtsmaterialien „Marktwirtschaftliche Instrumente im Umweltschutz“

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

Die FÖS-Materialien stehen unter <http://www.foes.de/4fakten/Lehrermaterialien.htm> zum Download bereit und sind in gedruckter Form beim FÖS kostenfrei erhältlich. Bestellungen bitte an: foes@foes.de

NEU: FÖS/BfN-Tagungsband „ÖSR und Naturschutz zur Tagung Anfang 2005 auf Vilm“

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

Bestellungen bitte an: foes@foes.de

Inhaltsverzeichnis

<http://www.foesold.foes.de/downloads/Tagungsba>

[nd.pdf](#)

Präsentationen unter:

<http://www.foes.de/de/VeranstaltungNaturenschutz2005.php>

NEU und NUR 10 EURO: OECD-Publikation zu Ökosteuern

Die umfangreiche OECD-Publikation „The Political Economy of Environmentally Related Taxes“ ist beim FÖS in einer Vorabversion für nur 10 Euro zuzüglich Versandkosten (anstelle der sonst offiziell 40 Euro) erhältlich.

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/OECDFlyer.pdf>

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/OECDSummary.pdf>

Bestellungen bitte an: foes@foes.de

Vorreiter oder ökologisches Entwicklungsland: Umweltabgaben in der Schweiz und Europa

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

Einen spannenden Überblick der vorhandenen Instrumente nach Art und föderaler Ebene gab Rolf Iten von INFRAS, vielen Ökosteuerfreunden als Mitautor E.U. von Weizsäckers bekannt. Als erfreuliches Erfolgsbeispiel zeigte er die Entwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf, als eher schwierigen Fall einer „Zangengeburt“ die Einführung der CO₂-Abgabe, deren Einführung noch in Frage steht. Konsistente Unterstützer aller ökologischen Abgaben sind die Schweizer rot-grünen Parteien (SP und Grüne), konsequente Gegner die konservative SVP von Christoph Blocher. Eine Zwischenposition nimmt die politische Mitte ein, bestehend aus Christdemokraten (CVP) und Liberalen (FDP) – ohne sie geht letztlich nichts. Für sein Fazit wählte er den Buchtitel „Die Entdeckung der

Langsamkeit“. Insgesamt habe die Schweiz in Europa längst ihre frühere Vorreiterrolle verloren.

Arthur Mohr vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) war schon Referent bei der Tutzinger Tagung des FÖS im April 2005 (<http://www.foes.de/3aktuelles/tutzing2005.html>).

Einem detaillierten Überblick der wichtigsten Umweltabgaben von der CO₂- bis zur VOC-Abgabe (VOC – Volatile Organic Compounds = flüchtige organische Substanzen). Bei letzterer handele es sich um eine „komplexe Abgabe in einem komplexen Bereich“. Allein die Ankündigung habe bereits die Emissionen markant verringert.

Die CO₂-Abgabe ist zur Zeit das dominierende Thema. Vorgesehen sind 3 mal 12 CHF je Tonne CO₂ – der Gesamtertrag soll rund 650 Mio. Franken ausmachen. Momentan hängt die Einführung noch von den beiden Kammern des Parlamentes ab, welches den frühesten Einführungszeitpunkt per 1.1.2008 sieht. Ein Scheitern würde nach der Überzeugung aller Referenten die Glaubwürdigkeit der Schweizer Umweltpolitik massiv gefährden. Umweltabgaben haben, so Mohr, weit größere Lenkungseffekte als bloße marktbedingte Preiserhöhungen, denn nur bei Abgaben stelle sich der Markt auf die Langfristigkeit der mit ihnen verbundenen Preiseffekte ein. Eine Teilnehmerin vermutete sogar, dass die deutsche Ökosteuer deswegen so viel bewirkt habe, weil die Bürger die gesamten Preissteigerungen mit der ÖSR in Verbindung brachten, obschon drei Viertel der Verteuerung von den Weltmarktpreis ausgelöst war. Wenn das zuträfe, müsste man den ÖSR-Gegner, die auch gern alle Verteuerungen der ÖSR in die Schuhe schoben, am Ende noch dankbar sein.

FÖS-Vizevorsitzender Kai Schlegelmilch gab eine umfassende Darstellung der vielen Fortschritte, die auf EU-Ebene erreicht wurden. Unter dem Strich gelang es in der Zeit von 1980 bis 2004, den Anteil der Umweltsteuern am europäischen Sozialprodukt von 5,8 auf 6,6 Prozent zu erhöhen. Mancher mag einwenden, nur ein knappes Prozent mehr, was ist das schon? Aber zum einen handelt es sich immerhin um einen Anstieg von knapp 15 Prozent, gemessen am Ausgangswert. Zum anderen ist das Drehen eines Tankers bekanntlich um so schwieriger, je größer der Tanker ist. Unter

dem Strich sind diese und andere von Schlegelmilch geschilderten europäischen Entwicklungen zwar ermutigend. Aber der Wehrmutstropfen der erforderlichen Einstimmigkeit, der leider auch im EU-Verfassungsentwurf enthalten ist, verhindert zumindest einen gleichmäßigen Fortschritt auf EU-Ebene. Erst der Druck des anstehenden Beitritts der neuen Mitgliedstaaten hatte im Frühjahr 2003 zu einer politischen Einigung über die EU-Energiesteuer-Richtlinie geführt. http://www.bmu.de/oekologische_finanzreform/eu-energiesteuer/doc/2680.php

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

Dänemark ist nicht nur das Land mit der wohl größten Vielfalt an Ökosteuern, es dürfte – neben Deutschland – auch zu den Ländern gehören, wo die wissenschaftliche Durchleuchtung der ÖSR am gründlichsten war. Zu den wichtigen Erkenntnissen gehört einmal der schrittweise Ausbau des Anteils „grüner“ Steuern am Sozialprodukt von 3,3 (1970) über 3,8 (1980) auf 4,7 Prozent und damit auf den mit Abstand höchsten Anteil innerhalb aller EU-Staaten. Man beschäftigte sich auch mit der beliebten Frage, ob Ökosteuern die Armen stärker belasten als die Reichen. Für alle Umweltsteuern trifft dies zu, nicht aber für die im Verkehrsbereich. Die Reichen geben überproportional viel für Autofahrten aus, und zahlen deshalb, gemessen am Einkommen, auch überdurchschnittlich viele verkehrsbezogene Steuern. Da diese Steuern aber von allen Umweltsteuern den größten Anteil

ausmachen, dürfte der Schluss auf eine insgesamt leicht progressive Wirkung von Umweltsteuern zulässig sein. Unter dem Strich belasten Ökosteuern die Reichen mehr als die Armen – vielleicht mit Ausnahme des allerreichsten Zehntels der Bevölkerung.

Wenn ÖSR im Kern bedeute: Tax bads not goods, dann gelte auch, dass die guten Steuern auf die schlechten Dinge wirklich gut sein müssen („but they must be good taxes“). So Chris Nicholls vom britischen Umweltministerium Defra. Mit Erfolg sei nur zu rechnen, wenn Ökosteuern mit möglichst wenig unerwünschten Nebeneffekte, geringen Verwaltungslasten, akzeptablen Verteilungswirkungen und dem Erhalt internationaler Wettbewerbsfähigkeit einhergingen. Als wichtigste Beispiele außerhalb des Verkehrssektors schilderte Nicholls die sehr wirksame Climate Change Levy, die dem UK jährlich 6,5 Millionen Tonnen CO₂ einsparen hilft, die Aggregates Levy (Kiesabgabe), mit deren Hilfe der Absatz von Kies seit 1988 um etwa ein Drittel reduziert werden konnte, und die Landfill Tax (Abgabe auf Deponieabfälle). Die Steuersätze wurden 1996 mit 2 bis 7 Pfund/Tonne eingeführt und sollen langfristig auf 35 Pfund steigen.

Im Verkehrssektor schilderte Nicholls mehrere Abgaben, so die Graduated VED (abgestufte jährliche Kfz-Steuer nach Emissionshöhe), die Company Car Tax (CO₂-abhängige Steuer auf vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellte Geschäftsautos), die Road Fuel Duty (Mineralölsteuer), die Congestion Charge (Londoner City Maut) und eine Renewable Transport Fuel Obligation (hierbei geht es um steuerliche Anreize zugunsten von Biotreibstoffen).

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

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

Ganz nach dem bekannten Motto des jungen Augustinus – Lieber Gott, mach mich keusch, aber nicht gleich – plädierte Urs Näf von Economiesuisse (Schweizer BDI-Äquivalent) für ein Abwarten dessen, was sich in Montreal und anderen Konferenzen für die künftige Entwicklung des Emissionshandels an neuen Erkenntnissen und Beschlüssen ergäbe. Erst danach solle die Schweiz sich auf eine eigene Linie bei der CO₂-Bekämpfung festlegen. So vermeide man die Fehler einer voreiligen Entscheidung. Wie man angesichts der im Gesamtverlauf der Tagung überaus deutlich gewordenen Zaghaftheit und Zögerlichkeit der Eidgenossenschaft noch für weiteres Abwarten plädieren kann, bleibt freilich ein Geheimnis des im Übrigen sehr sympathischen Industrievertreters. Wer handelt, macht gewiss immer Fehler – aber den größten Fehler begeht bekanntlich der, der gar nicht handelt. Augustinus scheint wirklich der internationale Schutzpatron aller Gegner beherzten Umwelthandels geworden zu sein.

<http://umweltschutz.ch/>

Klimaschutzpolitik in Deutschland und Japan

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

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

2. FÖS-KONFERENZEN

Gemeinsame Konferenz mit der Friedrich-Ebert-Stiftung: Nachhaltige Finanzpolitik – Wie können Bausteine einer Ökologischen Finanzreform die Politik nachhaltiger und effektiver machen?

**13. September 2006, 10-17 Uhr,
Landesvertretung Rheinland-Pfalz, In den
Ministergärten 6, 10117 Berlin**

Mit der 1999 begonnenen Ökologischen Steuerreform wurde auch die Finanz- und Steuerpolitik mehr und mehr dem Ziel der Nachhaltigkeit verpflichtet. Die zusätzlichen jährlichen Einnahmen von über 18 Mrd. Euro aus der Energiebesteuerung stellen mittlerweile einen erheblichen Steueranteil an der Finanzierung der Sozialversicherungssysteme dar. Ohne Ökosteuer wäre der Beitragssatz zur gesetzlichen Rentenversicherung heute 1,7 Prozentpunkte höher. Auch für die Umwelt stellte sich die Bilanz mit einem spürbaren Rückgang der CO₂-Emissionen – insbesondere im Kraftstoffverbrauch – positiv dar. Trotzdem ist seit 2003 Stillstand bei der Weiterentwicklung der Ökologischen Steuer- und Finanzreform.

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

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

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

aktuellen Diskussion.

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

Referenten:

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

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

Die Teilnahme an der Tagung ist kostenlos. Während der Veranstaltung sind Sie Gast der Friedrich-Ebert-Stiftung. Übernachtungs- und Reisekosten sind von den Teilnehmern/innen selbst zu tragen.

<http://www.foes.de/de/downloads/KonNachhaltigkeit2006/KonferenzNachhaltigeFinanzpolitik.pdf>

Weltökosteuerkonferenzen

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

Bestellungen unter:

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

3. FÖS IN DEN MEDIEN

Ein Plädoyer für die Öko-Steuer

[SWR, 13.6.2006] So war das im März 1999: eine verdammt unpopuläre Entscheidung, die Rot-Grün da traf. Durch die Öko-Steuer verteuerte sich das Benzin: um 6 Pfennig pro Jahr, in fünf Stufen; auch die Strompreise stiegen, und Heizöl wurde mit der Steuer belegt. Die Wirtschaft jaulte auf, obwohl man ihr gleich massive Ermäßigungen zugestand - und die CDU-Opposition, mit Angela Merkel, ließ sich das Wortspiel mit der K.o.-Steuer einfallen.

Das kam vermutlich gut an bei allen, die nicht gern Steuern zahlen - und bei den Autofahrern ganz besonders. Denn die Benzinpreise stiegen ja sowieso und sind bis heute weiter nach oben geklettert. Doch wenn man sich die Geschichte in aller Ruhe klar macht, ist sie eine Erfolgsgeschichte.

Für die Öffentlichkeit fing es 1998 an: beim Parteitag der Grünen in Magdeburg. Von 5 Mark pro Liter Benzin war da die Rede! Wenn Joschka Fischer nicht gesagt hätte: "so wird's nicht gleich kommen", wären die Grünen doch weg gewesen vom Fenster! Sie gewannen - mit der SPD- aber die Wahlen zum Bundestag, und im März 1999 wurde die Ökosteuer verabschiedet.

Heute redet eigentlich keiner mehr - wie Angela Merkel damals - von einer K.o.-Steuer, denn die Wirtschaft liegt nicht am Boden. Wenn wir die Öko-Steuer nicht hätten, wären die Renten-Beiträge noch höher, wäre der "Faktor Arbeit" also immer noch stärker belastet!

Tatsächlich wurde die Industrie zu Innovationen gezwungen, und Deutschland wurde dabei - so

ganz nebenbei- zum Vorreiter in Sachen Umwelt-Technologie. Während wir seit Einführung der Öko-Steuer

den Öl-Import um 14 Prozent herunter fahren konnten, haben die USA ihren - im gleichen Zeitraum - um gut 25 Prozent gesteigert! Und die Schornsteine rauchen bei uns immer noch....

Die Schadstoffemissionen sind aber zurückgegangen, wie auch der Benzinverbrauch. Natürlich ist das nicht allein auf die Öko-Steuer zurückzuführen, sondern auf die insgesamt höheren Energiepreise, auf den Emissionshandel und auch auf die LKW-Maut.

Doch die Öko-Steuer allein entlastet zur Zeit die Staatsfinanzen um ca. 18 Milliarden im Jahr! Darauf will Angela Merkel als Kanzlerin ganz sicher nicht verzichten! 90 Prozent aus der Öko-Steuer fließen in die Rentenkassen. Das ist nicht etwa eine Notlösung, zu der die Politik schamhaft gegriffen hat, sondern das war so gedacht, von Anfang an: Energiepreise belasten - und damit den Preis für Arbeit entlasten! Und immerhin noch etwa 10 Prozent gehen direkt in den Umweltsektor: unter anderem in die Förderung von Solar- und Windkraft . Wenn man sich das alles überlegt, ist die Öko-Steuer bestimmt keine K.o.-Steuer, sondern durchaus o.k.

<http://www.swr.de/im-gruenen-rp/archiv/2006/06/13/beitrag4.html>

Energiesteuergesetz schafft neue Subventionen und Ausnahmetatbestände

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

Immerhin gibt es bei den Biokraftstoffen mit der gesetzlichen Beimischungspflicht einen großen Sprung nach vorn und bei der Besteuerung von

Reinkraftstoffen einen weitgehend vertretbaren Kompromiss.

Unsinnige Verschiebung der Kohlesteuer auf 2010

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

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

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

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

Absurde neue Subventionen für energieintensive Prozesse und Seehäfen

Ebenfalls kritisiert der FÖS die neu geschaffene Steuerbefreiung für bestimmte energienintensive Prozesse und die Steuerermäßigung der

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

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

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

Neuregelung zu Biokraftstoffen unterm Strich fortschrittlich

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

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

Zudem biete die Beimischungsstrategie bessere

Lösungen für die Qualitätssicherung der Kraftstoffe und den Immissionsschutz. Ferner könne der kostenaufwändige Aufbau verschiedener Infrastruktursysteme für die Betankung mit diversen Arten neuer Reinkraftstoffe vermieden werden.

Wir sind allerdings entschieden der Auffassung, dass die Steuervorteile von reinen Biotreibstoffen nicht vollkommen abgebaut werden sollten. Im Minimum muss die Politik den CO₂-Vorteil von Biotreibstoffen honorieren und diese somit gegenüber fossilen Treibstoffen mit mindestens 3 bis 5 Cent pro Liter begünstigen. Auch Fahrzeuge mit Bioantrieb müssen ihren Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zahlen. Aber wer höhere Investitionen auf sich nimmt, um voll auf Biotreibstoffe umzustellen, muss auch entsprechende Vorteile bei der Mineralölsteuer erhalten.

Jahrzehntlang genoss der Diesel gegenüber dem Benzin einen heute anachronistisch gewordenen Steuervorteil von 18 Cent/Liter. Diese Dieselsubvention gehört schrittweise abgeschafft. Die mutigste und konsequenteste Lösung wäre es daher, auch Diesel mit 65 Cent/Liter zu besteuern. Dann und nur dann wäre es zu akzeptieren, dass die Steuer für Biotreibstoff schrittweise auf 45 Cent/Liter erhöht wird.

Agrardieselsubvention läuft aus – Landwirtschaft kann auf Biosprit umstellen

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

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

Ein scheinheiliger Aktionsplan

[Kommentar Reiner Metzger, taz vom 3.8.2006]
Auf Deutschlands höchstem Berg, der Zugspitze, gab Bayerns Umweltminister Werner Schnappauf heute den Startschuss für eine Klimainitiative der Alpenländer. Das ist zu begrüßen. Das ist auch verständlich, denn die Bewohner und Anrainer der Alpen spüren den Klimawandel schon heute mehr als die Flachlandtiroler in Stuttgart, Frankfurt oder Berlin. Mit einem Aktionsplan versuchen sich nun die Bergländer vor den Folgen abschmelzender Gletscher oder schwererer Regenfälle zu schützen. Die Initiative von des CSU-Ministers ist jedoch auch ein Zeichen für die Scheinheiligkeit der derzeitigen Politik: Seine Parteifreunde in der großen Koalition in Berlin ließen am 1. August zum Beispiel das Energiesteuergesetz in Kraft treten. In der Theorie soll dieses Gesetz den Energieverbrauch senken und die Zusammensetzung der Energiequellen optimieren. In der Praxis handelt es sich um ein von Lobbyisten durchlöcherter Gebilde: Die Landwirte zahlen weniger, die energieintensiven Branchen sowieso - und das ohne Frist, um sich vielleicht mal umzustellen. Die klimaschädliche Kohle ist weitgehend von den Steuern ausgenommen. Sogar das Diesel für die boomenden deutschen Seehäfen wird künftig billiger: Wenn es eine Branche gibt, die derzeit keinerlei Subventionen benötigt, dann die in der Globalisierung boomende Frachtwirtschaft. Und Flugbenzin schützen SPD und CDU natürlich weiterhin vor Steuern.

Da kann Bayerns Umweltminister noch so lange auf das Management von Gletscherwasser oder tourismusfördernde Palmen an bayerischen Seen hoffen: Solange die Finanzpolitik sich weiter von großen wie kleinen Lobbyisten kaufen lässt, sind alle Aktionspläne Augenwischerei. Eine Steuerreform muss die Arbeit verbilligen und den Energieverbrauch verteuern. Damit wäre dem Klima und den Arbeitslosen gedient. Diese schlichte Weisheit stört leider die Kreise des aktuellen deutschen und auch internationalen Politik- und Wirtschaftsbetriebs. Sie wird deshalb so lange ignoriert, bis es der Wähler oder auch das Klima nicht mehr zulässt. Mal sehen, was zuerst greift. Die meisten werden es ja noch erleben.

4. ÖKOSTEUER

Regierung: Keine Sprit-Steuerenkung und Abbau von Ölvorräten

[dpa, 20.7.2006] Die Bundesregierung lehnt Steuerenkungsforderungen aus Union und Wirtschaft angesichts explodierender Sprit- und Ölpreise ab. Auch ein zum selben Zweck von CDU- und CSU-Politikern verlangter Abbau der staatlichen Rohöl- und Benzinorräte hat demnach keine Chance. Es handele sich hierbei nicht um die Beseitigung einer Störung der Sprit- und Ölversorgung wie vor einem Jahr beim Hurrikan Katrina im Golf von Mexiko, sagte ein Sprecher des Bundeswirtschaftsministeriums auf dpa- Anfrage. Eine solche Störung liege nicht vor. Forderungen, Mineral- oder Mehrwertsteuer an die Verbraucher zurückzugeben, wurden vom Bundesfinanzministerium zurückgewiesen. Das gehe "völlig an der Sache vorbei", heißt es in einem verbreiteten Argumentationspapier. Die Mineralölsteuer werde nicht auf die Preise, sondern in festen Steuersätzen - 65,4 Cent je Liter Diesel und 47 Cent beim Diesel - auf die Verbrauchsmenge erhoben. Die sei aber wegen der hohen Öl- und Spritpreise rückläufig und damit auch die staatliche Einnahme aus der Mineralölsteuer. "Entgegen einer immer wieder geäußerten Vermutung steigen auch die Umsatzsteuereinnahmen bei steigenden Benzinpreisen nicht, denn jeder Euro kann "nur einmal" ausgegeben werden."

Im übrigen habe die Verteuerung der Kraftstoffe seit 2003 nichts mit höheren Kraftstoffsteuern zu tun, so das Finanzressort. "So betrug der mittlere Preis für einen Liter Superbenzin zum Zeitpunkt der letzten Mineralöl-Steuererhöhung auf Grund der ökologischen Steuerreform (1. Januar 2003) 110,8 Cent (1,10 Euro). "Alle seither eingetretenen Preissteigerungen sind durch die Mineralölwirtschaft vorgenommen worden." Wer also solche Steuern senken wolle, müsse "klar darstellen, wie die daraus unmittelbar resultierenden Einnahmeausfälle, zum Beispiel für die Rentenversicherung, kompensiert werden können. Ohne die Einnahmen aus der Ökosteuer wäre der Rentenbeitragssatz um 1,7

Prozentpunkte höher. "Durch die Abschaffung der Ökosteuer würden sich demnach entweder die Lohnnebenkosten verteuern oder es müsste zu Rentenkürzungen kommen. Beides wird von der Bundesregierung strikt abgelehnt."

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

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

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

Best Practices aus Deutschland? – Deutsche Energiepolitik: ein Vorbild

[Craig Morris, 1.8.2006] Wie wir in [☛ Deutsche Einspeisetarife: eine heiße Exportware](#) (Teil 1) und [☛ Amerika, du machst es schlechter](#) (Teil 2) gesehen haben, führen die Einspeisetarife in Deutschland, Dänemark, Spanien und anderen Ländern zu größeren Erfolgen als alle anderen

Förderpolitiken. Die Gründe: Der Markt erledigt alles ohne den Ballast eines überwachenden Staates. Das müsste eigentlich in der Hochburg des Turbokapitalismus bestens ankommen - tut es aber nicht.

<http://www.heise.de/tp/r4/artikel/23/23103/1.html>

Einnahmen aus "Umweltsteuern" erneut gesunken

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

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

Die von 2004 auf 2005 gesunkenen Einnahmen

sind auf eine deutlich rückläufige Entwicklung bei der Mineralölsteuer (- 4,0%) und einen leichten Rückgang bei der Stromsteuer (- 2,0%) zurückzuführen, während die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer um 12,1% anstiegen. Bei der Mineralölsteuer wiederum war die Verringerung der besteuerten und damit der im Inland abgesetzten Mengen an Benzin und Dieselmotorkraftstoffen maßgeblich. Im genannten Zeitraum ist beispielsweise die Menge an versteuertem Benzin von 33,1 Millionen Kubikmeter auf 30,7 Millionen Kubikmeter und damit um 7,4% zurückgegangen, die Menge des versteuerten Dieselmotorkraftstoffes verminderte sich um 4,5%. Beim leichten Heizöl gab es im Jahr 2005 nur geringe Änderungen im Vergleich zum Vorjahr; beim Erdgas, der vierten mengenmäßig bedeutsamen Mineralölart, ist die versteuerte Menge dagegen um 4,1% gestiegen. Entscheidend für den Einnahmeanstieg bei der Kraftfahrzeugsteuer war, dass zum 1.1.2005 Erhöhungen für wenig schadstoffreduzierte Personenkraftwagen wirksam wurden. Zugleich stieg der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt um knapp 400 000 oder 0,7% auf 54,9 Millionen.

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

<http://www.destatis.de/presse/deutsch/pm2006/p2250112.htm>

Ökosteuern in Schweden

Eine neue umfangreiche Studie im Auftrag der schwedischen Umweltagentur zur Entwicklung und Fortschritt der Ökologischen Steuern in Schweden liegt in englisch vor.

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/Schweden>

Ökosteuern in Großbritannien

Das britische Finanzministerium hat einen umfassenden Bericht über die britische Klimaschutzabgabe vorgelegt:

http://hm-treasury.gov.uk/media/1E1/03/bud06_climate_169.pdf

Marktwirtschaftliche Umweltinstrumente in den nordischen und baltischen Staaten

Das National Environmental Research Institute in Dänemark hat lesenswerte und umfassende Untersuchungen zu ökonomischen Umweltinstrumenten in Skandinavien und dem Baltikum erstellt. Auch der FÖS ist als Quelle genannt.

<http://www.norden.org/pub/sk/showpub.asp?pubnr=2006:525>

China erwägt Ökosteuern - Umweltpolitik als Wachstumsbremse

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

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

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

Regierungsbeamte selbst berechnet. Werden also die Umweltkosten weiter proportional zum Wachstum steigen?

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

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

<http://www.taz.de/pt/2006/06/06/a0153.1/text>

CO₂-Steuer statt Ökosteuer auf beigemischte Biokraftstoffe

[Andreas Wolfsteiner, FÖS-Schatzmeister, 28.8.2006] Die beabsichtigte Quotenregelung für Biokraftstoffe ist ein sinnvoller Zwischenschritt. Darüber darf aber nicht vergessen werden, dass die notwendige CO₂-Reduktion von bis zu 90 % in den nächsten Jahrzehnten nicht durch staatlich vorgegebene Detailregelungen erreicht werden kann. Wir müssen stattdessen langfristig voll auf die Innovationskraft und die Effizienz des Marktes setzen. Anders ist diese Herausforderung nicht zu schaffen. Dabei muss der Schwerpunkt weggehen von Quoten, Allokationsplänen, sektoralen Minderungszielen, differenzierten Einspeisevergütungen, Investitionszulagen, Förderung anwendungsorientierter Forschung etc. hin zu verlässliche Rahmenbedingungen unter denen sich Investitionen in Energieeffizienz und Erneuerbare Energien im Kleinen wie im Großen von selbst lohnen. Wobei der Markt als effizientes Entdeckungsverfahren herausfindet welche

konkrete Technologie bzw. Veränderung der Lebens- und Wirtschaftsweise das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis hat – der Staat übernehme sich mit dieser Aufgabe gewaltig, wie der Untergang der Planwirtschaften gezeigt hat.

Das ist nur zu erreichen über eine eu-weite allgemeine CO₂-Steuer oder einen eu-weiten allgemeinen CO₂-Zertifikatehandel. Das muss unser Ziel sein und das müssen wir auch immer wieder sagen. Sicher ist das im Moment noch Zukunftsmusik. Die allerdings schnell allgemein Gehör finden kann, wenn es in Folge der immer deutlicher werdenden Anzeichen der Klimaveränderung endlich zu international vereinbarten ambitionierten Reduktionszielen kommt. Parallel wird schnell die Erkenntnis reifen, dass unsere Klimaschutzpolitik in der bisherigen Machart nicht mehr ausreicht – einfach zu teuer und zu wenig innovativ ist. Das Risiko, dass einige die Forderung nach einer eu-weiten marktwirtschaftlichen Klimapolitik dazu nutzen konkrete Zwischenschritte auf nationaler Ebene zu torpedieren oder eine Renaissance der Atomkraft einzuläuten, müssen wir meiner Meinung nach eingehen.

Leider wurde in Deutschland gerade wieder eine Chance vertan einen Schritt in die richtige Richtung zu tun. Mit der Verabschiedung des Energiesteuergesetzes zum 1. August 2006 hätte man eine CO₂-Steuer einführen und gleichzeitig für mehr Klarheit und Transparenz sorgen können. Hierzu hätte man lediglich die Energiesteuersätze nach folgenden Funktionen differenzieren müssen: Allgemeine Haushaltsfinanzierung ohne weitere Ziele, Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Anlastung der Umweltkosten. Für Letzteres hätte sich vorerst die bestehende Ökosteuer angeboten. Dabei hätte man auch festlegen können, dass sich langfristig der ökologisch Anteil strikt an der Umweltwirkung des Energieträgers (z.B. CO₂-Gehalt) orientieren muss und das es Ziel der deutschen Politik ist, innerhalb der EU Rahmenbedingungen zu schaffen, die es ermöglichen Umweltabgaben stetig anzuheben bis politisch gesetzte Ziele (z.B. CO₂-Reduktionsziele) erreicht sind.

Hätte man eine solche Systematisierung durchgeführt, wäre klar, dass beigemischte

Biokraftstoffe natürlich nicht mit Ökosteuern belastet werden können, wie es jetzt leider geplant ist. Die Quote würde nicht als Deckel wirken. Tanken von reinen Biokraftstoffen würde sich auf Dauer in dem Maße lohnen, wie sich die Politik weiter traut Umweltkosten in die Preise zu internalisieren bzw. internationale Reduktionsvereinbarungen dies im notwendigen Ausmaß ermöglichen.

Die Verkehrsinfrastrukturkosten müssen natürlich auch Nutzer von Biokraftstoffen tragen. Die Landwirtschaft könnte auch weiterhin von einem Teil der Infrastrukturanteils entlastet werden, da die Traktoren zum größten Teil auf Feldern und Feldwegen fahren. Die Steuerdifferenzierung zwischen Benzin und Diesel käme in Erklärungsnotwendigkeiten etc. Man sieht: mehr Systematik in der Politik schafft mehr Transparenz und Effizienz und führt zu sinnvolleren Lösungen.

Deshalb: nach der Reform ist vor der Reform. Bitte nachbessern – darin hat die Politik ja langsam Übung.

5. EMISSIONSHANDEL

Briten verkaufen Verschmutzungsrechte

Anders als die Deutschen wollen Großbritannien, Frankreich und Dänemark Kohlendioxid-Zertifikate nicht verschenken

[Bernward Janzing, taz vom 4.7.2006]

Deutschland hatte Angst vor der eigenen Courage - jetzt machen es andere Länder vor: Der britische Umweltminister David Miliband gab gestern bekannt, dass Großbritannien ab dem Jahr 2008 einen Teil seiner Klimagift-Emissionsrechte an die Firmen des Landes versteigern wird. Unternehmen mit Feuerungsanlagen ab 20 Megawatt Leistung brauchen seit 2005 für jede Tonne Kohlendioxid, die sie in die Luft blasen, ein entsprechendes Emissionsrecht - das so genannte CO₂-Zertifikat.

Wie die allermeisten EU-Staaten hatte bislang auch Großbritannien seine Zertifikate den Konzernen kostenlos geschenkt. Das ändert sich nun: Der Entscheidung der Londoner Regierung beschert dem Staat Zusatzeinnahmen und

reduziert zugleich die Mitnahmeeffekte betroffener Konzerne. 7 Prozent der Emissionsrechte werden öffentlich versteigert - was rund 17 Millionen Tonnen CO₂ jährlich entspricht. Legt man den aktuellen Zertifikatspreis von 16 Euro je Tonne zugrunde, wird das Königreich dadurch um etwa 270 Millionen Euro jährlich reicher.

Der deutsche Umweltminister Sigmar Gabriel (SPD) verzichtete kürzlich - mit der ökonomisch unhaltbaren Begründung, dadurch die Energiepreise zu verteuern. Verschenkt oder verkauft - die Erfahrungen aus der ersten Handelsperiode zeigen, dass das der Strompreisentwicklung egal ist. Denn egal, wie die Konzerne zu den Zertifikaten kommen - eingepreist werden sie so oder so.

Diese Erfahrung missfällt den Finanzministern der EU-Staaten zunehmend. Deshalb sind die Briten nicht die Einzigen, die Emissionspapiere verkaufen wollen. Auch in Frankreich deutet sich an, dass der Staat, statt wie bisher alle Rechte zu verschenken, diese verkaufen will. Ohnehin dürfen nach EU-Vorgaben nur zehn Prozent der gesamten Emissionsrechte versteigert werden. Auch Dänemark und Irland werden vermutlich Zertifikate verkauft. Dänemark hatte bereits in der ersten Stufe des Kioto-Protokolls fünf Prozent seiner Emissionsrechte versteigert. Diskutiert wird der anteilige Verkauf zudem in Luxemburg und Schweden. Nicht nur für den Staatshaushalt, sondern auch für den Klimaschutz wird der Verkauf attraktiv, wenn der Staat das eingenommene Geld für entsprechende Investitionen nutzt. Dänemark hat solche Pläne bereits geäußert.

Zum Start der ersten Handelsperiode 2005 hatten 4 von 25 Staaten versteigert - neben Dänemark auch Ungarn, Litauen und Irland. Dass Irland diesmal ähnlich vorgehen wird, gilt als sicher. Auch Litauen hatte den Verkauf von 1,5 Prozent der Rechte überwiegend mit den Kosten der Administration begründet. Eigentlich hätten die so genannten Allokationspläne - nationale Vorschriften für den Handel mit CO₂-Zertifikaten - bis zum 1. Juli Brüssel zur Genehmigung vorgelegt werden müssen. Doch bislang gingen lediglich die Unterlagen aus Estland und Deutschland bei der EU ein. Im Juli dürften eine

ganze Reihe folgen.

Vielleicht ist "Klimaprimus" Deutschland mit seiner "Geschenkpraxis" dann bloß noch der Klassentrottel.

Pressemitteilung der britischen Regierung zum NAP II in deutsch:

http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/NAP_GB.pdf

www.defra.gov.uk/environment/climatechange/trading/eu/index.htm

Emissionshandel: Unternehmen haben im Jahr 2005 CO₂-Emissionen um 9 Mio. Tonnen reduziert

[Umweltbundesamt, 15.5.2006] Die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt (UBA) veröffentlichte die Emissionszahlen der am Emissionshandel beteiligten Unternehmen. Danach betragen die Ist-Emissionen 2005 rund 9 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂) weniger als im Durchschnitt der Basisperiode 2000-2002. Die eingetretene Minderung hat vor allem zwei Gründe: Erstens wurden an zahlreichen Anlagen technische Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen vorgenommen. Zweitens wurde innerhalb der Branchen und der Unternehmen die Produktion von alten, CO₂-intensiven Anlagen auf neue, effizientere Anlagen verlagert. Dazu Prof. Dr. Andreas Troge, Präsident des UBA: „Der Emissionshandel wirkt – die Unternehmen haben im ersten Jahr etwa 9 Mio. t Kohlendioxid als aktiven Klimaschutzbeitrag eingespart.“

<http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2006/pd06-030.htm>

Studie: Emissionshandel gefährdet keine Jobs oder Wettbewerbsfähigkeit

In einer umfangreichen Studie hat das ZEW im Auftrag des WWF die Auswirkungen des Emissionshandels auf die Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie untersucht.

http://www.panda.org/about_wwf/where_we_work/europe/what_we_do/epo/index.cfm?uNewsID=71161

Verschmutzungsrechte streng limitieren

[Nick Reimer, taz vom 6.9.2006] Klimaschutz radikal: Jeder Mensch soll fünf Tonnen Treibhausgase im Jahr produzieren dürfen, empfiehlt neues Buch.

Wer der Erderwärmung Herr werden will, muss die Emissionen begrenzen. Jeder Mensch soll deshalb nur begrenzte Rechte zugeteilt bekommen, die Atmosphäre mit Kohlendioxid zu belasten. Diese provokante Forderung ist ein Kernstück des Buches "Kyoto Plus. So gelingt die Klimawende", das Klaus Töpfer, Ex-CDU-Umweltminister und Ex-Chef des UNO-Umweltprogramms, gestern in Berlin vorstellte.

Nur mit Hilfe eines gerechten Marktes könne das Klima gerettet werden, so die These. Gerecht sei es, wenn jeder Mensch in Nord und Süd ein gleiches "Verschmutzungsrecht" erhalte. Mehr als fünf Tonnen Kohlendioxid jährlich dürften es nicht sein. Aktuell sind die Deutschen pro Kopf für zehn Tonnen jährlich verantwortlich - und damit die größten Klimasünder Europas. "In Nigeria emittieren die Menschen aber nur eine Tonne. Das bedeutet, ein Nigerianer kann vier Tonnen verkaufen", erläutert Peter Spiegel, einer der Autoren, das durchaus marktgerechte Prinzip. Spiegel ist Sprecher des Bundesverbandes für Wirtschaftsförderung und Außenwirtschaft. Sein Mitautor Lutz Wicke (CDU) ist Professor für Umweltmanagement und ehemaliger Staatssekretär im Umweltministerium.

Wer also künftig in den Urlaub fliegen will, muss die dafür nötigen zusätzlichen Emissionsrechte auf dem Markt zukaufen. Plötzlich wird auch für Entwicklungsländer wie Nigeria Klimaschutz interessant, weil sie mit dem Verkauf von Emissionsrechten Geld verdienen können. "Eine wahre Entwicklungsmaschine" nennt Spiegel das.

Ein solches globales Emissionshandelssystem haben die drei Autoren der Studie im Auftrag des Landes Baden-Württemberg durchgerechnet. Das Konzept sei sowohl wirksam als auch politisch machbar, werben sie dafür. Mit 30 US-Dollar für jede Tonne CO₂ würden regenerative Energien schlagartig weltweit wettbewerbsfähig.

"Mutig" sei die Idee des Buches, erklärte Töpfer, der dazu das Vorwort verfasste: "Uns muss

endlich klar werden, wie stark unser Reichtum vom Süden subventioniert ist." Umstritten ist das Buch dagegen in der Umweltszene. "Als wir vor zehn Jahren gesagt haben, ‚wir müssen das Klima retten‘, erklärten uns die Konservativen zu Spinnern", sagt Jörg Dürr-Pucher von der Deutschen Umwelthilfe. "Trotzdem haben wir zäh das Kioto-Klimaschutzprotokoll verhandelt." Heute würden die Konservativen versuchen, das Protokoll klein zu reden. "Marktwirtschaft soll jetzt der Heilsbringer sein." Allerdings räumt Dürr-Pucher ein, das Buch enthalte viele bedenkenswerte Ideen, die "auch stärker in der Umweltbewegung diskutiert werden müssen".

Buch: Peter Spiegel, Lutz Wicke, Inga Wicke-Thüs: "Kyoto Plus". Verlag C. H. Beck, München 2006, 252 Seiten, 19,90 Euro

6. KLIMA UND ÖL AM ENDE?

Warme Welt

[Tobias Hürter, *Zeit-Wissen* 04/2006] Noch nie mußte sich der Mensch so schnell an veränderte Umweltbedingungen anpassen wie in diesem Jahrhundert. Die Klima-Szenarien geben bereits einen Vorgeschmack auf das, was kommt.

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/Klima%20ZEIT.pdf>

„Die Welt braucht zehn Saudi-Arabien“

Im italienischen San Rossore diskutieren Wissenschaftler über "Peak-Oil" und das Ende des billigen Öls. Denn weltweit werden die Förderkapazitäten knapper, die Nachfrage steigt aber weiterhin. Die ungemütliche zweite Halbzeit des Ölzeitalters beginnt

[Manfred Kriener, *taz* vom 21.7.2006] Der schwedische Physiker und Kongress-Präsident Kjell Aleklett hat die richtige Tonlage gefunden: "Die Welt ist süchtig nach Öl – Zeit für eine Entziehungskur!" Der Applaus kommt von mehreren hundert Wissenschaftlern aus aller Welt. Sie trafen sich diese Woche in San Rossore bei Pisa zu einer Konferenz, die angesichts des

explodierenden Ölpreises unfreiwillige Aktualität genießt.

Das Thema der Experten heißt "Peak-Oil", die Spitze der Weltölproduktion. Nicht die Menge der Ölreserven und ihre Reichweite sei die entscheidende Zahl, sondern die Förderkapazität: das, was wir täglich aus dem Bauch der Erde rausholen können. Für Chris Skrebowski, Chefredakteur der *Petroleum Review*, sind die Zahlen zu angeblichen Ölreserven nur eine "akademische Übung". Er sagt: "Die Tatsache, dass wir noch gewaltige Mengen haben, heißt eben nicht, dass wir auch den Ölfluss sichern können, den wir jetzt brauchen."

Die in San Rossore versammelten Fachleute sind überzeugt, dass das historische Maximum der Förderleistung unmittelbar bevorsteht. Der Streit, ob der "Peak" schon dieses Jahr erreicht wird oder erst 2010, spielt keine große Rolle mehr. Man ist sich einig: Die Ölproduktion werde rasch an Grenzen stoßen und nicht mehr mit dem wachsenden Ölhunger Schritt halten. Dann beginne die ungemütliche zweite Halbzeit des Erdöl-Zeitalters. Die Nachfrage nach Öl werde dann größer sein als die Produktion, und der Barrelnpreis erst recht durch die Decke gehen. Schon jetzt spiegle der hohe Ölpreis die Endlichkeit der Ressource wider. Skrebowski: "Was sagt uns der Preis? Er sagt voller Verzweiflung, dass wir mehr Öl brauchen!" Und er Sorge dafür, dass die Dritte Welt schon jetzt vom weltweiten Ölmarkt "ausgepreist" werde.

Nach Angaben der Internationalen Energieagentur lag die weltweite Nachfrage nach Rohöl im ersten Quartal 2006 mit 85,2 Millionen Barrel pro Tag tatsächlich knapp über dem Angebot von 84,5 Millionen. Die meisten Erdölländer fördern bis zum Anschlag, es gibt kaum noch Spielräume. Die Wissenschaftler präsentierten in San Rossore gute Argumente für ihre These der bevorstehenden Wende:

Erstens: Alle großen Ölfelder sind schon vor Jahrzehnten gefunden worden. Zweitens: Seit den 60er-Jahren nehmen die jährlichen Ölfunde ab. Drittens: Seit 1980 übersteigt der Ölverbrauch die Neufunde, die Schere wird immer größer. Viertens: Dem historischen Maximum der Ölfunde folgt irgendwann das Maximum der Förderung. Fünftens: Außerhalb von Opec und

GUS ist die Produktion bereits rückläufig. Die USA, Norwegen und Großbritannien verzeichnen starke Einbrüche ihrer Förderung. Und sechstens: Die Hälfte der Ölreserven ist verbraucht.

Präsident Aleklett erinnert an die offiziellen Prognosen. Bis 2030 soll der Rohölverbrauch von heute 85 Millionen Barrel pro Tag - das ist ein Güterzug voller Öl von 2.600 Kilometern Länge - auf dann 121 Millionen klettern. "Das ist völlig unmöglich!" Als Beleg zitiert er den früheren Chef der saudischen Ölproduktion, Saddam al-Husseini: "Die Welt braucht zehn neue Saudi-Arabien, um vor der Ölverknappung gefeit zu sein." Aleklett: "Warum hören wir nicht auf ihn?"

Es geht nicht nur ums Öl, sondern um Macht und Politik. Der Geologe Colin Campbell, Initiator und Vaterfigur der Peak-Oil-Bewegung, erwartet neue weltpolitische Formationen. Dem mächtigen Energiekrösus Russland werden die energetisch ausgebluteten USA und Europa gegenüberstehen. Der Nahe Osten werde von der Verknappung profitieren und "in nie gekanntem Ausmaß Petrodollars aus der Erde pumpen". Campbell schließt mit einem weiten Blick in die Zukunft. Im 22. Jahrhundert, sagt er, werden die Bischöfe Gott danken, dass der Fluch des Ölzeitalters endlich vorüber ist.

Weiteres zum Thema „Ende des Öls?“:

http://www.energieverbraucher.de/index.php?itid=517&st_id=517&

http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin/time_series/index_en.htm

„Öl muss ersetzt werden“ – Merrill-Lynch Manager fordert Energiefirmen zum Strategiewechsel auf

[Süddeutsche Zeitung vom 27.6.2006] Eine der größten Fondsgesellschaften erhöht den Druck auf die Ölindustrie, sich mit alternativen Energien zu beschäftigen. „Die Sache ist ganz einfach“, sagte Dennis Stattman, einer der bedeutendsten Fondsmanager in den USA der Süddeutschen Zeitung: „Es gibt eine Menge zusätzlicher Nachfrage nach Energie. Gleichzeitig ist es schwierig das Ölangebot zu erhöhen. Nur eine Rezession würde derzeit den Ölpreis nachhaltig

nach unten drücken.“ Das gelte auch auf lange Sicht. Die Ölkonzerne müssten sich daher etwas einfallen lassen, um weiter zu wachsen.

Es sei zwar nicht klar, welche alternativen Energien künftig eine wichtigere Rolle spielen würden. Öl müsse aber in erheblichem Umfang durch andere Energieträger ersetzt werden. Die amerikanische Energiepolitik müsse sich ändern: „Vor 35 Jahren waren die USA der größte Ölproduzent der Welt, heute sind sie der größte Ölimporteur. Dieser Umwälzung hat die Politik noch nicht Rechnung getragen.“ Zudem, so Stattman, gehe es beim Thema Energie nicht nur um den Preis, sondern etwa auch um den Schadstoffausstoß: „Ich bin Amerikaner, und Amerika spielt bei Kohle eine solche Rolle wie Saudi-Arabien beim Öl. Trotzdem plädiere ich nicht für eine unbegrenzte Ausweitung des Kohleinsatzes.“ Kohle sei für etliche Verwendungszwecke zwar die einfachste Alternative. Aber sie „löst doch nicht das Kohlendioxid-Problem der Energieversorgung“. Stattdessen verwaltet bei Merrill Lynch Investmentfonds wie den MLIIF Global Allocation Fund mit einem Anlagevolumen von mehr als 22 Milliarden Dollar, die zumindest teilweise im Energiesektor investiert sind. Merrill Lynch Investment Managers verwaltet insgesamt 580 Milliarden Dollar und gehört damit zu den einflussreichsten Fondsgesellschaften weltweit. Aufgrund der angespannten Situation am Ölmarkt hat Stattman in seinen Fonds Energieaktien übergewichtet, wozu auch Service- und Explorationsgesellschaften oder Unternehmen gehören, die technische Ausrüstungen für die Energiewirtschaft herstellen.

7. ENERGIE

Factor X and the EU: Energie- und Ressourceneffizienz

Wie kann Europa zum Weltmeister bei Energie- und Ressourceneffizienz werden. Hierauf gibt ein englischsprachiges Strategiepapier mit klar strukturierter und übersichtlicher Analyse der wichtigsten derzeitigen politischen Vorgänge auf

EU-Ebene von Martin Rocholl (FOE), Stefan Giljum, Arno Behrens (Sustainable Europe Research Institute) und Kai Schlegelmilch (FÖS) Antwort. Eine Aktualisierung soll bereits bis Mitte Oktober erfolgen:

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/Energieefficiency.pdf>

Langfassung:

<http://www.aachener-stiftung.de/cms.php?id=312>

Strompreis auf Rekordhoch

[BJA, 25.7.2006] Die Preise an der Strombörse erreichen astronomische Werte: Für bis zu 2 Euro je Kilowattstunde wurde gestern Strom gehandelt, der in den heutigen Mittagsstunden geliefert wird. Selbst im Tagesmittel lag der Börsenpreis am Leipziger Spotmarkt gestern bei 22,3 Cent je Kilowattstunde – das ist mehr, als Haushaltskunden für ihren Strom bezahlen. Der durchschnittliche Preis liegt im Großhandel üblicherweise bei 4 bis 6 Cent je Kilowattstunde. Ursache der Rekordpreise sind Stromengpässe in Europa, weil Atomkraftwerke wegen des fehlenden Kühlwassers nur mit reduzierter Leistung arbeiten. Gleichzeitig steigt die Nachfrage für den Betrieb von Klimaanlage. Je länger die Trockenheit anhält, desto wahrscheinlicher wird es, dass die Stromversorger die Preiserhöhungen an die Privatkunden weitergeben.

Steigende Strompreise sind begrüßenswert – aber ungerecht

[Kommentar Nick Reimer, taz vom 14.8.2006] Endlich mal eine gute Nachricht: Die Strompreise werden zum Jahresbeginn weiter steigen. Das ist erstens gut wegen des Klimaproblems, das die Menschheit zu bewältigen hat. Zweitens zeigen steigende Stromkosten dankenswerterweise, wie schnell fossile Rohstoffe knapp werden.

Bislang fällt erstens Strom beim Verbraucher kaum ins eigene Haushaltskassengewicht - weshalb Stromsparen bei 95 Prozent der Deutschen auch kaum eine Rolle spielt. Muss es aber. Denn ein "weiter so" beim Stromverbrauch bedeutet ein "weiter so" bei der Produktion von CO₂. Gelingt es nicht, den Klimakiller drastisch

zu reduzieren, wird bereits die nächste Generation eine Welt vorfinden, in der extreme Wetterlagen Normalität sein werden. Gern wird darauf verwiesen, dass es Schwellenländer wie China, Indien oder Brasilien sind, die derzeit das Klimaproblem dramatisch anheizen. Genau deshalb ist Stromsparen hierzulande so wichtig. Denn diese Länder argumentieren richtigerweise, es sei ihr gutes Recht, so viel Strom zu verbrauchen wie die Erste Welt.

Wird dem wählenden Verbraucher zweitens durch die eigene Geldbörse klar, wie schnell Öl oder Gas knapper werden, wird er Alternativen fordern - und bereit sein, die entsprechende Politik zu unterstützen. Volkswirtschaftliche Leistungskraft wird schon bald deutlich stärker von der Einheit "Energieeinsatz je Bruttosozialprodukt" bestimmt. Und wer heute regenerative Stromtechnologien fördert, hat morgen einen Standortvorteil.

Leider haben die steigenden Strompreise aber auch einen Haken - und der ist groß wie Lastkran. Denn so, wie die fossilen Strompreise steigen, steigen auch die Gewinne der fossilen Energiekonzerne. Während RWE, Eon und Co dafür immer die Politik anschwärzen - "Ökosteuer!", "EEG!", "steigende Mehrwertsteuer" -, hat sich die Politik endlich ein Kontrollgremium geschaffen: eine Regulierungsbehörde, die Konzerngewinne und steigende Strompreise unter die Lupe nimmt. Steigende Strompreise sind nur dann etwas Gutes, wenn sie gerecht sind. Dem Klima ist es zwar egal, ob sich an seiner Gesundheit einige wenige bereichern. Aber es wird nur dann gesunden, wenn die Medizin sozial gerecht verabreicht wird.

Auch die Windmühlen leiden unter der Hitze

[Daniel Böhm, taz vom 25.7.2006] Der heiße Sommer lässt auch die Windräder langsamer drehen. "Gestern fiel die Stromproduktion auf 500 Megawatt", sagte Bernhard Lange von der Universität Kassel der taz. An winterlichen Spitzentagen waren es noch bis zu 12.000 Megawatt gewesen. Aber nicht nur die beinahe tropischen Temperaturen bringen die deutsche Windindustrie ins Schwitzen. Ihr Anteil am Weltmarkt sei nämlich von 27 auf 17 Prozent gesunken, hieß es gestern auf der

Halbjahrespressekonferenz der Windenergiebranche. Bei der Wertschöpfung, also der gesamten wirtschaftlichen Leistung der deutschen Hersteller am Weltmarkt, sind die Einbußen noch größer. Sie ging von 50 auf 38 Prozent zurück.

Ralf Bischof vom BWE erklärt dies mit dem boomenden Weltmarkt: Windkraft liege international im Trend. "Länder wie Spanien, die USA oder auch China und Indien bauen vermehrt eigene Mühlen." Im Vergleich zum vergangenen Jahr wurden die Stromerzeugungskapazitäten weltweit um 25 Prozent erhöht. Dementsprechend sei der prozentuale Anteil der deutschen Industrie kleiner geworden. "In absoluten Zahlen gemessen hat die Windindustrie hierzulande aber zugelegt", erklärt Bischof und verweist auf einen Wertschöpfungszuwachs von rund 1 Milliarde Euro.

Insgesamt liegt der Wert der Branche damit bei 5,3 Milliarden Euro. "Das ist mehr als derjenige der Hotellerie oder der Kaffeebranche", sagt Norbert Giese vom Maschinen- und Anlagenbauverband VDMA. Mit einem Exportanteil von 71 Prozent sei die deutsche Windkraftindustrie zudem stark exportorientiert. "Vor allem die Amerikaner bestellen derzeit ganze Mühlen. Eigentlich sollte sich der Transport von fertigen Türmen ja nicht lohnen. Aber in den USA fehlt halt nach wie vor eine leistungsfähige Windmühlenindustrie."

Dieser Boom sei aber kein Selbstläufer, meinen die Branchenexperten. "Heutzutage betreiben selbst indische und spanische Unternehmen ihre Entwicklungsabteilungen noch in Deutschland", sagt Bischof. Damit das so bleibe, seien zusätzliche Initiativen im Bereich der Offshore-Anlagen auf dem Meer nötig. Hier hinkt Deutschland im internationalen Vergleich hinterher, sagt VDMA-Geschäftsführer Thorsten Herdan: "Wir brauchen endlich mehr Testfelder. Ansonsten glaubt uns keiner, dass wir die Technik beherrschen."

Dem Repowering, der Erneuerung alter Windanlagen durch neuere, leistungsfähigere Modelle, sind derzeit ebenfalls Grenzen gesetzt. "Oftmals bestehen Einschränkungen bezüglich der Höhe von Windmühlen", sagt Bischof. Dabei könnte die Leistung der deutschen Windkraft

durch das Repowering verdreifacht werden. "Zurzeit liegen wir auf dem deutschen Markt bei 6,8 Prozent Marktanteil. Bis zum Jahr 2020 wären aber 20 Prozent möglich", sagt Bischof.

Ist die Solarenergie der Gewinner?

[FAZ vom 30. Juli 2006] Hitze erhöht die Nachfrage nach Kühlung. In Deutschland werden daher wohl bald mehr Klimaanlage verkauft werden. Weil dies Energiefresser sind, steigt auch der ohnehin hohe Strombedarf in den heißesten Stunden. Verkäufer von Sonnenstromanlagen wie Frank Asbeck aus Bonn kommt das entgegen. Schneller als erwartet liefert die Sonne dem Chef des deutschen Marktführers Solarworld neue Argumente.

Sonnenstrom ist nicht nur umweltfreundlich und sauber, er sei heute mittags um zwölf sogar schon konkurrenzfähig. Denn zur Tagesmitte wird am meisten Strom gebraucht, weshalb er am teuersten ist. Positiv für Solarunternehmen ist auch, daß Kohle- und Atomkraftwerke enorm viel Kühlwasser brauchen und in den vergangenen heißen Tagen sogar gedrosselt werden mußten, damit sie die Flüsse nicht zu stark aufheizen.

Bis Sonnenstrom allerdings zu allen Zeiten des Tages konkurrenzfähig ist, wird es noch ein Jahrzehnt dauern. Deshalb und wegen der Speicherprobleme werden die alternativen Energien die Klassiker Öl, Gas, Kohle und Atomenergie nicht so schnell ersetzen. Fachleute favorisieren für die nähere Zukunft ein Mix der Energiearten.

Die Klimaerwärmung mag Wind, Wasser, Sonne oder Bioenergie nun in besseres Licht rücken, doch selbst Kohlekraftwerke laufen heute effizienter und umweltfreundlicher. Der Stromversorger RWE kündigte sogar an, daß er das erste Kohlekraftwerk baut, das kein Kohlendioxyd mehr freisetzt. Es soll 2014 ans Netz gehen.

Solarstrom erstmals preiswerter als Atom-, Gas- und Kohlestrom

[Bundesverband Solarwirtschaft, 27.07.2006] Solarstrom ist heute tagsüber erstmals preiswerter als der Bezug konventionellen Kraftwerksstroms

an der Leipziger Strombörse. Kühlwasserprobleme einiger Atom- und Kohlekraftwerke sowie der gestiegene Strombedarf aufgrund des verstärkten Einsatzes von Klimaanlage haben zu einer Verknappung beim Stromhandel geführt und insbesondere die Preise für Spitzenlaststrom zeitweise explodieren lassen. Da die rund 200.000 in Deutschland installierten Photovoltaikanlagen genau dann auf Hochtouren laufen, wenn einigen Großkraftwerken das Kühlwasser ausgeht, helfen sie zunehmend, die Versorgungslücke zu schließen.

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

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

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

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

Nach Angaben des BSW sind derzeit fast 2.000 Megawatt Solarstrom am Netz. Derzeit entspricht dies der Erzeugungskapazität von zwei Atom- oder Braunkohlekraftwerken. Langfristig kann Solarenergie in Deutschland rund ein Drittel des

Wärme- und Strombedarfs decken. Im Mix mit anderen Erneuerbaren Energien wird eine Vollversorgung möglich.

Zu warm für Atomkraft

[Kommentar Bernward Janzing, taz vom 24.7.2006] Atomkraftwerke produzieren eine sichere Grundlast, ihr Strom ist immer verfügbar, unabhängig von äußeren Einflüssen, sie sind der Fels in der Brandung der Energiewirtschaft - was für ein absurder Mythos. In diesen Tagen zerbröseln er in der Hitze des Sommers. Die ach so allzeit bereiten Kernreaktoren müssen nun ihre Leistung drosseln, weil es in den Flüssen an Kühlwasser fehlt. Damit schwindet das letzte vermeintliche Argument, das Atomfreunde noch hatten. Wäre der Irrweg Atomkraft nicht ein so ernstes Thema, man würde in lautes Hohngelächter ausbrechen.

Denn plötzlich wird neben allen bekannten Problemen der Atomenergie ein weiterer Nachteil der Nukleartechnik für jedermann offensichtlich: Die Atomkraft baut auf zentralen Strukturen auf. Und das schafft zwangsläufig Probleme.

Ein typisches Atomkraftwerk erzeugt eine solche Menge an Abwärme, als würde man pro Stunde 200.000 Liter Heizöl verbrennen. Sinnvoll nutzbar ist diese Wärme nicht, weil sie geballt an einem Punkt entsteht; man hat folglich keine andere Wahl, als sie mit gigantischen Mengen an Wasser wegzukühlen. Nutzbar wäre diese Abwärme nur, wenn sie dezentral in vielen Kleinkraftwerken anfiel. Das aber ist mit der Technik der Atomspaltung unvereinbar.

Fairerweise sollte man nun nicht verschweigen, dass auch fossile Großkraftwerke - vor allem sind dies Kohleblöcke - eine ähnlich üppige Kühlung brauchen. Denn auch sie blasen über 60 Prozent der Energie, die in ihrem Brennstoff steckt, am Ende als Wärme in die Umwelt. Auch bei ihnen gibt es keine sinnvolle Option der Wärmenutzung. Eine vernünftige Alternative zur Atomkraft können fossile Großkraftwerke daher auch nicht sein.

Doch die fossilen Energien haben einen großen Vorteil: Sie lassen sich dezentral in Kleinkraftwerken einsetzen, in so genannten Blockheizkraftwerken. Diese sind von einer

Kühlung durch Flüsse unabhängig, weil sie so geschickt dimensioniert sind, dass ihre Abwärme jeweils vor Ort nutzbar ist.

Wer Energieeffizienz ernst nimmt, propagiert diese Technik längst. Wer für Versorgungssicherheit eintritt, sollte es ab sofort auch tun.

Kohlesubventionen um jeden Preis?

Das RWI hat eine umfangreiche Streitschrift zu den Kohlesubventionen und den Argumenten des Gesamtverbandes des deutschen Steinkohlebergbaus vorgelegt.

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/606-RWi-Kohle.pdf>

Gemeinsame Erklärung von DGB und BDI zur Energiepolitik

[DGB-Pressemeldung vom 15.8.2006] In einer gemeinsamen Erklärung fordern Gewerkschaften und der Bundesverband der deutschen Industrie verstärkte Anstrengungen zum Ausbau Erneuerbarer Energien und der Energieeffizienz.

http://www.dgb.de/presse/pressemeldungen/pmdb/pressemeldung_single?pmid=2810

8. INTERNATIONAL

George Bush: Die grüne Versuchung und der Öl-Junkie

[Christoph von Marschall, Tagesspiegel vom 17.6.2006] Ist George W. Bush ein verkappter Grüner? Seit der „State of the Union“, der Rede zur Lage der Nation, wird er nicht müde, Amerikas Energieverbrauch zu kritisieren. Die USA seien „oil addicted“. So abfällig, wie der Präsident es ausspricht, klingt es, als empöre er sich über einen Drogenabhängigen. In keiner Rede seither fehlt die Passage. Die Bürger sollen Energie sparen, er lobt die sparsamen Hybridautos und wirbt für erneuerbare Energien: Biodiesel, Solarzellen, Windkraft. Den Treibhausgasen sagt er den Kampf an. Bis 2012 soll das erste emissionsfreie Kraftwerk der Welt ans Netz gehen – in den USA. Einen Milliardenbetrag hat er für Forschung und Erprobung bereitgestellt.

Zu Monatsbeginn hat Bush einen erklärten Umweltschützer als neuen Finanzminister nominiert: Henry M. Paulson, Chef von Goldman Sachs. Der gilt als Kritiker der US-Klimapolitik unter Bush. Für die Unternehmenspolitik der erfolgreichsten Investmentbank der Erde hat er eine achtseitige Umweltrichtlinie vorgegeben. Er will die Bank zur führenden Institution im Emissionshandel machen.

Paulsons Passion ist das Beobachten von Raubvögeln in freier Wildbahn. Viele Millionen Dollar haben dieser amerikanische Grüne und seine Frau für Umweltschutzorganisationen gespendet, um Biotope aufzukaufen und sie vor wirtschaftlicher Nutzung zu schützen. Noch rätselt Amerika, mit welchen Zusagen der Präsident Paulson dazu brachte, den Job des „Treasury“ anzunehmen, in dem er ein Hundertstel seines Bankgehalts verdient. In dieser Woche versprach Bush, er wolle das größte maritime Naturschutzgebiet der Erde schaffen: eine 2200 Kilometer lange und 150 Kilometer breite Inselkette im Nordwesten Hawaiis mit 7000 Tier- und Pflanzenarten; ein Viertel davon gibt es nirgendwoanders rund um den Globus. Wie bitte, Bush ein Grüner? Für gläubige Umweltschützer grenzt schon die Frage an Ketzerei. Der Mann ist doch groß geworden in der texanischen Ölindustrie, dort hat er sein Geld gemacht und seine politischen Netzwerke aufgebaut. Wenn hier einer ein Öl-Junkie ist, dann der Präsident höchstselbst. In den Augen wahrer Grüner führt er Kriege um Öl, heute im Irak, morgen vielleicht im Iran. Und er torpediert den Kampf gegen eine Klimakatastrophe, lehnt das Kyoto-Protokoll ab und weigert sich, die Erderwärmung als Folge menschengemachter Treibhausgase zu sehen. Ein konsequenter Naturschützer ist Bush auch nicht: Ginge es nach ihm, dürfte die Ölindustrie selbst in streng geschützten Nationalparks in Alaska oder Wyoming nach neuen Quellen bohren. Im Zweifel gibt er der Ökonomie Vorrang vor der Ökologie. Die Vorgaben seiner Regierung für die staatliche Forstverwaltung, die „Healthy Forest Initiative“, lässt Umweltschützern in Montana die Haare zu Berge stehen. Unter einem gesunden Wald verstehen sie weite naturbelassene Flächen. Bush dagegen einen bewirtschafteten

Wald mit ausreichend Holzeinschlag und entsprechendem Wegebau.

Die meisten Deutschen sind überzeugt, dass sie mehr Einsicht in die menschengemachten Probleme des Globus zeigen als Bushs Amerika. Die Statistiken sprechen allerdings eine andere Sprache. Deutschland importiert zwei Drittel seiner Energieträger, die USA weniger als ein Drittel. Bei der Stromerzeugung setzen die USA zu 55 Prozent auf heimische Kohle, Deutschland bleibt unter 50 Prozent. Atomstrom spielt in den USA (20 Prozent) eine geringere Rolle als in Deutschland (27 Prozent). Amerika (16 Prozent) verstromt mehr umweltfreundliches Gas als Deutschland (10 Prozent). Bei Wasser- und Windenergie liegt Bushs Amerika (7,5 Prozent) nur knapp hinter der Bundesrepublik (8,6 Prozent). Alles in allem erfüllen die USA die Wunschvorstellungen fast besser als die Deutschen: weg von der Atomkraft, weg von der Abhängigkeit von importiertem Öl und Gas, nur bei erneuerbaren Energien müssen sie noch ein bisschen aufholen.

Der Straßenverkehr ist eine Hauptursache der schädlichen Treibhausgase. Die Abgasvorschriften für Autos sind in den meisten US-Bundesstaaten schärfer als in Deutschland. Den Ton gibt das umweltbewusste Kalifornien vor. Neuengland übernimmt in der Regel die kalifornischen Vorgaben. Gemeinsam zwingen diese umweltbewussten Staaten die Autohersteller, überall in den USA nur die saubersten Autos anzubieten. Kalifornien ist der Staat mit den meisten Verbrauchern und lenkt den Markt. Es lohnt sich nicht, für die Käufer in anderen Bundesstaaten mit laxeren Vorschriften „schmutzige“ Modelle mit weniger aufwändiger Abgastechnik zu produzieren.

Es ist eine generelle Erfahrung: Was man im Ausland über Amerika denkt, enthält meist einen Kern Wahrheit und zugleich eine Prise Vorurteil. Ob Energiemix oder Emissionen, Todesstrafe, Religionsunterricht oder Abtreibung: Die USA sind ein höchst diverses Land. Jede Aussage über ein Streitthema, die in einer Region richtig sein mag, kann, verallgemeinert auf das ganze große Land, falsch sein. Das gilt auch für die Umweltpolitik in Bushs Amerika.

Seine Gegner haben ja Recht: Die USA haben den höchsten Energieverbrauch. In absoluten Zahlen

sowieso – sie sind die größte Volkswirtschaft der Erde –, aber auch pro Kopf. Und sie schicken die meisten schädlichen Treibhausgase in die Atmosphäre. Das liegt, erstens, an der dynamischen Wirtschaft. Die USA erzielen Wachstumsraten und schaffen neue Jobs in Größenordnungen, von denen Deutschland nur träumen kann.

Zweitens sind die Energiekosten niedriger. Die Anreize, sparsam damit umzugehen, sind geringer. Die Autos und Motoren sind größer, ihr Verbrauch höher. Häuser sind schlechter isoliert, entsprechend fallen im Sommer die Kühl- und im Winter die Heizkosten aus. Die US-Industrie muss sich auch geringere Sorgen um Umweltschutz oder Energieeffizienz machen.

Da setzten die Kritiker an, auch jüngst wieder bei der Klimakonferenz in Montreal. Zwischen 1990 und 2004 habe Deutschland seinen CO₂-Ausstoß um 19 Prozent gesenkt, in den USA sei er um 16 Prozent gestiegen. Ein falsches Bild, schimpft Paula Dobriansky, Staatssekretärin im State Department. Nach ihren Unterlagen hat Bushs Regierung 20 Milliarden Dollar für Klimaschutzprogramme ausgegeben und die Treibhausgase zwischen 2000 und 2003 um 0,8 Prozent reduziert. „Die USA sind da führend“, auch im Langzeitvergleich stünden sie besser da als viele Kyoto-Unterzeichner. Und schon finden sich beide Seiten in den ideologischen Gräben wieder.

Doch das Nein zum Klimaprotokoll mit verbindlichen Emissionsobergrenzen ist keine Neuerung unter Bush. Sie entspricht dem politischen Konsens in den USA, auch Bill Clinton hat keine andere Politik verfolgt. Kyoto-Befürworter wie Clintons Vizepräsident Al Gore sind Außenseiter. Sein Film „Unangenehme Wahrheit“, der vor der Klimakatastrophe warnt, brachte ihm einen Auftritt bei den Festspielen in Cannes ein und wird in den Feuilletons besprochen. Nur sehen will ihn kaum jemand.

Die unterschiedliche Entwicklung der Emissionswerte der USA und Deutschlands kann man zudem auch weit nüchterner deuten. Deutschland verdankt den Rückgang der Treibhausgase nicht grandioser rot-grüner Umweltpolitik, sondern dem Zusammenbruch der DDR-Industrie und dem geringeren Wirtschaftswachstum.

Die schädlichen Emissionen steigen (oder sinken) parallel zur Entwicklung von Industrie und Dienstleistung. Die US-Wirtschaft ist in den anderthalb Jahrzehnten seit 1990 nominal um 115 Prozent und inflationsbereinigt um 56 Prozent gewachsen, die deutsche Wirtschaft nur um rund 25 Prozent.

Deutschland ist es nicht gelungen, mehr Wachstum (und mehr Arbeitsplätze) zu schaffen, das ist die Kehrseite des besseren Abschneidens beim Emissionsschutz. Ein Grund zum Stolz? Wie würden die Bürger entscheiden: mehr Klimaschutz oder mehr Jobs durch höheres Wachstum? Und zahlen sie gerne doppelt so viel fürs Benzin wie die Amerikaner?

Der eigentliche Unterschied zwischen dem Mehrheitsdenken in Bushs Amerika und in Deutschland erklärt sich aus den politischen Reflexen und der Kultur. Als Weltmacht diskutieren die USA die geostrategischen Folgen ihrer Energieabhängigkeit offener. Irak und Al-Qaida-Terror zeigen den Bürgern, wie verwundbar die Abhängigkeit von arabischem Öl sie macht. Dabei ist die viel geringer als die deutsche von russischem Gas und Putin'scher Diktatur.

Zweitens ist der Glaube an technische Lösungen in den USA größer. Ob Mondlandung, Satellitenkommunikation oder Umweltschutz: Wenn man die klügsten Köpfe zusammensetzt und ausreichend Geld gibt, dann gilt über kurz oder lang fast alles als machbar. Drittens denken Amerikaner anders über die Rolle des Staates: Wie viel politischen oder finanziellen Druck darf er auf seine Bürger ausüben, um sie zu einem vernünftigen Handeln zu bewegen? Wie viel Freiheit der individuellen Entscheidung muss er ihnen lassen? Eine drastische Erhöhung der Benzinsteuern oder die Einführung einer CO₂-Steuer für die Industrie gelten als selbstmörderisch – mehr noch: als irgendwie illegitim.

Jeder solle selber entscheiden, ob er einen spritschluckenden Geländewagen oder ein sparsameres Auto fährt. Oder den höheren Anschaffungspreis für einen Pkw mit Hybridmotor hinlegt. Und was die Industrie betrifft: Natürlich möchte man, dass sie umweltfreundlich produziert. Doch abermals: freiwillig! Weil es sich in der Werbung auszahlt.

Weil weniger Energieverbrauch die Kosten reduziert. Keine Auflagen, bitte, die Wachstum oder Jobs gefährden. So denkt die Mehrheit in den USA.

Kann Umweltpolitik, kann Klimaschutz nach diesem Muster funktionieren? Der Europäer schaut ungläubig und denkt sich: Nein. Wo wären wir ohne Umweltauflagen für die Wirtschaft und ohne Ökosteuer für die Verbraucher? Und doch hat sich auch Deutschland wiederholt beim eher amerikanischen Denken bedient und auf finanzieller Anreize gesetzt. Mit Steuererstattungen wurden die Bürger dazu gebracht, auf abgasärmere Autos umzusteigen, nicht durch Verbot der Dreckschleudern.

Mehr Freiheit, auch Freiheit zur Unvernunft, oder mehr staatliche Auflagen, die Wohlverhalten erzwingen? Die unterschiedlichen Reflexe sind beim Besuch in Pittsburgh und im nahen Kohlerevier in West Virginia unüberhörbar. Pittsburgh, früher eine Stahl- und Kohlestadt, ist heute ein Zentrum der Forschung an klimafreundlichen Techniken. Wissenschaftler und Ingenieure denken kostenbewusster als deutsche Kollegen, sagt ein Einwanderer aus dem Ruhrgebiet.

Und sie lehnen fast durch die Bank staatliche Gängelung des Konsumverhaltens der Bürger ab. Ja zu Emissionsschutz und Energiesparen, aber nur so weit es freiwillig geht oder durch Marktmechanismen, zum Beispiel steigende Preise (nicht Steuern!).

Ob in den Universitäten von Pittsburgh (Pennsylvania) und Morgantown (West Virginia) oder in den streng geschützten Versuchsanlagen des National Energy Technology Laboratory (NETL): Deutschland mag technisch weiter sein bei alternativen Energien, das geben die Fachleute schon zu. Aber sie glauben nicht daran, dass die in den nächsten 20, 30 Jahren zu einem ernst zu nehmenden Faktor im Energiemix werden. Gewiss, Öl und Gas werden immer teurer, und durch technischen Fortschritt sinkt der Preis erneuerbarer Energien, so dass sich das Preisverhältnis irgendwann umdrehen könnte. Aber heute kostet eine Kilowattstunde aus Solarenergie in den USA zehnmals so viel wie aus der billigen Kohle. Der Wind für die Windparks weht nicht verlässlich, wenn man ihn braucht. So fallen hohe Zusatzkosten für die Speicherung an

oder für Ersatzkraftwerke bei Windstille. Für die Ingenieure hier bleiben vorerst heimische fossile Energieträger das Rückgrat der Stromversorgung. Ihre Vorgabe aus dem Klimaschutzprogramm des Präsidenten: bezahlbare Technik für emissionsarme oder gar emissionsfreie Kohlekraftwerke entwickeln. Das CO₂ wird herausgefiltert und unterirdisch gelagert. Sie liegen mit ihren Ergebnissen im Zeitplan, sagen sie. 2012 geht ein kommerziell einsetzbares Kraftwerk ans Netz, dessen Strom höchstens zehn Prozent teurer sein darf als mit herkömmlicher Technik.

In Deutschland forscht man in derselben Richtung, Vattenfall wird in der Lausitz aber nicht vor 2015 so weit sein. Ausgerechnet dank Bush, dem grünen Öl-Junkie, werden die „oil addicted“ USA beim treibhausgasfreien Strom wohl die Nase vorne haben.

Dazu auch: „US-Präsident holt sich Umweltschützer als Finanzminister“

<http://www.heise.de/tp/r4/artikel/22/22802/1.html>

Britische Industrie will mehr Klimaschutz

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

Prinz Charles hat die Konzerne mit seinem Programm "Wirtschaft und Umwelt" zusammengebracht. Bei dem Kampf gegen eine Herausforderung von der Größenordnung des Klimawandels sei die Mitarbeit der Industrie unerlässlich, betont der britische Thronfolger. Augenscheinlich zu Recht: "Die Lösungen sind in Reichweite. Wir müssen nun den Willen aufbringen, diese Lösungen anzuwenden", urteilt

Shell-Chef James Smith.

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

Blair verhielt sich zu dem Thema bislang ambivalent. Zwar versprach er, den Klimawandel beim nächsten G-8-Gipfel ganz oben auf die Tagesordnung zu setzen. Doch in ihrem Bericht räumte die Regierung im März ein, dass sie ihr Ziel, 20 Prozent weniger CO₂ bis 2010, verfehlen wird. Vielleicht schaffe man 15 Prozent, heißt es in dem Bericht. Im Kioto-Abkommen hat sich Großbritannien verpflichtet, die Treibhausgase bis 2012 gegenüber 1990 um 12,5 Prozent zu senken. Das dürfte gelingen.

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

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

"Klimawerte fehlerhaft" - Experten werfen Regierungen Schönrechnen vor

[Frankfurter Rundschau vom 22. 6.2006]
Großbritannien gebe womöglich 90 Prozent mehr Methan in die Atmosphäre ab, Frankreich liege bis zu 47 Prozent über den Werten, die für den Emissionshandel im Kyoto-Protokoll angegeben worden seien, berichtet das britische Magazin *New Scientist*. Es verweist auf Peter Bergamaschi vom EU-Forschungszentrum in Ispra (Italien). Methan gilt nach Kohlendioxid als zweitbedeutendstes Treibhausgas.

Die Berechnungen der Regierungen berücksichtigten den tatsächlichen Treibhausgas-Gehalt der Atmosphäre nicht, hieß es. Während die Regierungen addierten, was Industrie, Haushalte und Landwirtschaft produzieren, betrachte Bergamaschis Team Messdaten direkt aus der Atmosphäre. Demnach stieß allein Großbritannien 2004 rund 4,21 Millionen Tonnen Methan aus; 2,19 Millionen wurden deklariert. In Frankreich waren es nach Bergamaschis Rechnung 4,43 statt 3,01 Millionen Tonnen. Deutschland schätze seinen Ausstoß auf etwa 70 Prozent des in der Atmosphäre gemessenen.

Neben Unwissen über die Berechnungsgrundlagen sei der Emissionshandel ein Motiv für die niedrigeren Angaben, sagte Euan Nisbet von der Royal Holloway University, London. Als Mitglied von Global Atmosphere Watch (GAW), einem Zusammenschluss von Meteorologen, fordert er ein unabhängiges globales Netzwerk von Messstationen, deren Daten frei zugänglich sein sollen. Da mit dem Emissionshandel "Geld ins Spiel kommt, kommt möglicherweise auch der Betrug ins Spiel. Denn jetzt gibt es Anreize dafür, die eigenen Ausstöße zu niedrig einzuschätzen", so Nisbet.

Dänemark will Ölscheichtum werden

[Reinhard Wolff, taz vom 17.7.2006] Ein neues Ölreservoir soll angezapft werden: die Arktis. "Das Meer vor Nordgrönland halten Experten für eines der weltweit spannendsten Ölvorkommen", sagt Jørn Skov Nielsen, Direktor der Rohstoffbehörde im grönländischen Nuuk. In dieser Woche beginnt eine Versteigerungsrunde für Bohrlizenzen. "Das Interesse ist riesig", freut

sich Nielsen. "Es sind eine große Menge seismischer Daten gesammelt worden, die von den großen Ölkonzernen gekauft worden sind. Das ist ein deutliches Zeichen, dass die Branche in den Startlöchern kniet."

Diesmal geht es um ein Meeresgebiet vor Nordwestgrönland, das fast ganzjährig mit Eis bedeckt ist. "Logistisch ist das ein schwieriges Gebiet", gibt Nielsen zu. Doch der steigende Ölpreis macht die Erschließung jetzt interessant. Grönland ist teilautonom und gehört zu Dänemark.

US-Geologen wollen errechnet haben, dass mehr als ein Viertel aller verbliebenen weltweiten Ölreserven in arktischen Gebieten lagern. Allein im Meeresgebiet vor Nordgrönland sollen sich etwa 110 Milliarden Barrel befinden. Das würde etwa der Hälfte der Ölvorkommen in Saudi-Arabien entsprechen und wäre zwanzig Mal mehr, als vor der Küste Norwegens zu finden ist, des jetzigen europäischen Ölkrösus. Norwegen und Grönland bildeten zu früheren Zeiten der Erdgeschichte ein eng zusammenhängendes Gebiet und verfügen über eine ähnliche Geologie.

Bleibt allerdings noch ein Problem: das Eis. Dennoch sind die Verantwortlichen optimistisch. "In den letzten 10 bis 15 Jahren haben die Ölgesellschaften ihre Technik perfektioniert, und diese Entwicklung wird sich fortsetzen", glaubt Nielsen. Zudem plant man eiskalt ein, dass die Erderwärmung auch künftig dafür sorgen wird, dass das störende Eis abschmilzt. "In den letzten fünf bis sechs Jahren ist das Eis dramatisch schnell verschwunden. Ehemals unzugängliche Gebiete lassen sich nun erschließen."

Umweltschützer halten das Projekt für völlig unverantwortlich. Denn Öl baut sich in kalten Gewässern besonders schwer ab - gleichzeitig ist die Arktis ein wichtiges Nahrungsreservoir für diverse Fischarten. Sind sie bedroht, verlieren auch die zahlreichen arktischen Urvölker ihre Lebensgrundlagen. Aus genau diesen Gründen protestieren die Umweltschützer auch gegen die Öl- und Gasprojekte im Nördlichen Eismeer, die Russland und Norwegen weiter östlich von Grönland planen und teilweise bereits begonnen haben.

Unklar ist noch, ob die Geologen überhaupt Recht haben mit ihren hochgespannten Erwartungen.

Die bisherigen Erfahrungen im Nördlichen Eismeer waren für die Ölmultis durchaus ernüchternd. In vermeintlich aussichtsreichen Gebieten blieben viele Bohrungen "trocken". In den norwegischen Gewässern waren nur zwei von sechzig Bohrungen ergiebig. "Es ist schön, wenn die Geologie auf unserer Seite ist", freut sich Bård Lahn, Vorsitzender der norwegischen Naturschutzorganisation *Natur og Ungdom*, "wenn schon die Politiker keine Grenzen setzen können."

9. MAUT

Erfolgsbilanz für Stockholmer Straßenmaut

Nach Einführung der Innenstadtgebühr hat der Verkehr in Schwedens Hauptstadt mehr als erwartet abgenommen. Die Stimmung ist zugunsten der Verkehrslenkung umgeschlagen. Ob sie zur Dauereinrichtung wird, entscheidet das Volk

[Reinhard Wolff, taz vom 19.7.2006] 23 Prozent weniger Verkehr in der Innenstadt, 13 Prozent weniger Feinstaubbelastung in der Luft und ein Minus von 14 Prozent bei Kohlenwasserstoffverbindungen wie dem Krebs erregenden Benzen: Die Bilanz nach einem halben Jahr Straßenmaut in Stockholm ist eindeutig - sie wirkt. "Der Effekt ist für jeden sichtbar", sagt Jonas Eliasson, der die Analysegruppe für die erste Maut-Auswertung geleitet hat. Das hat auch die öffentliche Meinung beeinflusst: 54 Prozent der Befragten halten die Straßengebühr für gut und nur noch 42 Prozent für schlecht.

Bei Einführung der Maut im Januar war dieses Verhältnis mit 44 zu 51 Prozent fast umgekehrt. Damals demonstrierten Vertreter von Automobilklubs an den automatischen Mautstationen gegen die "Zwangssteuer". Innenstadtgeschäfte befürchteten Umsatzeinbußen. Und die Boulevardpresse verbreitete Tipps, wie man das System überlisten und die ein bis zwei Euro für eine Passage sparen kann. Das ist nun schneller vergessen, als die Maut-ErfinderInnen hoffen konnten. Sie hatten

allenfalls mit einem Verkehrsrückgang von 10 bis 15 Prozent gerechnet. Aber nun sind Staus in Stockholm selten geworden. Es gibt sie allenfalls noch vereinzelt zur Rushhour. Und selbst dann können sich PendlerInnen, die nicht aufs Auto verzichten wollen, immer noch über sehr viel kürzere Fahrzeiten freuen. Auch der Handel schätzt als positiven Effekt, dass Kundschaft und Lieferanten besser durch die Innenstadt kommen.

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

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

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

Gibt es ein Nein, wird das rund 300 Millionen Euro teure System wieder abgebaut, das die Kennzeichen aller Fahrzeuge bei Einfahrt in die Innenstadtzone registriert. Doch sieht es derzeit eher nach einem Ja aus. "Die Meinung hat sich etwa nach dem gleichen Muster wie in London entwickelt, wo der Widerstand gegen die Maut ebenfalls anfänglich groß war", hofft Gunnar Söderholm, Chef der Stockholmer Umweltbehörde. Gibt es eine Mehrheit für die Gebühr, sollen auch vom Datenschutz bemängelte technische Details geändert und das Abrechnungssystem vereinfacht werden.

Das internationale Interesse am "Stockholm-Versuch" ist groß. Ausländische Delegationen

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

<http://de.wikipedia.org/wiki/City-Maut>

http://www.sonnenseite.com/index.php?pageID=news&news:oid=n5930&template=news_detail.html&flash=true

CSU erwärmt sich zusehends für Pkw-Maut

[Cornelia Wohlhüter, Passauer Neue Presse vom 20.07.2006] Plötzlich sind in der CSU alle Feuer und Flamme für eine Pkw-Maut, die Vignette wird Allzweckwaffe gegen Tanktourismus und für schnelleren Autobahnbau. Aus dem Vorschlag von Innenminister Günther Beckstein im Parteivorstand wurde gestern im Landtag ein Bekenntnis zur Maut bei gleichzeitiger Senkung der Mineralölsteuer um 8 bis 15 Cent. Dabei wollten die Grünen mit ihrem Dringlichkeitsantrag bei namentlicher Abstimmung das Gegenteil erreichen: Stopp aller Mautpläne. Nach turbulenten Szenen im Plenum stimmte die CSU geschlossen dagegen (91:46).

Beckstein legte seine Vorstellungen und Kalkulationen in aller Breite dar. Danach bringt die 100-Euro-Vignette jedes Jahr 4,9 Milliarden Euro, dazu addiert er 4,6 Milliarden Steuern, die jetzt durch Tanktourismus und begleitende Einkäufe verloren gehen. Auch wenn „ein erheblicher Teil“ zur Senkung der Mineralölsteuer gebraucht werde, bleibe viel Geld für den Autobahnbau. Gegen die Pkw-Maut wütete die Opposition indes vergeblich. SPD-Fraktionschef Franz Maget wollte exakt wissen, wie die Staatsregierung zur Vignette steht. Aber Beckstein gab nur seine persönliche Meinung preis: „Wenn man das Problem Tanktourismus lösen will, hat weder das Stiftungsmodell noch das Chipmodell eine Chance.“ Einzig realistisch und vernünftig sei die Vignette, wie in allen Nachbarländern. Im Kabinett aber gebe es keine abschließende Meinung. Seit Jahren

kämpft MdL Konrad Kobler gegen Tanktourismus. Bei dieser ersten wirklich hitzigen Diskussion aber fehlte er: Krankgeschrieben nach einer Operation. Aber er hätte sich nicht mehr ins Feuer legen können wie Günther Beckstein. Gähnende Leere an ostbayerischen Tankstellen, während an Zapfsäulen in Österreich die Autos Schlange stehen. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee lehnt die Pkw-Maut ab. Aber er gehe von einer streckenbezogenen Maut aus, sagte der bayerische Innenminister. Für die Vignette indes brauche man kein Lesegerät im Auto - wie für Lastwagen. Und das Pickerl zum Pauschalpreis verführe auch nicht zur Mautflucht - was die Opposition befürchtet. Die Debatte wurde immer hitziger, Zwischenrufe und die Reaktionen darauf immer lauter und emotionaler. Vizepräsidentin Barbara Stamm musste immer wieder mit der Glocke für Ruhe sorgen. Beckstein sprach von Spediteuren, die längst größere Tanks hätten montieren lassen, um billiges Benzin auf Vorrat zu tanken. Von 1200 Tankstellen im Grenzgebiet seien bereits 200 geschlossen. 1060 Arbeitsplätze seien so in Bayern verloren gegangen. Nach den Prognosen würden bis 2009 weitere 500 Tankstellen geschlossen. „Bald werden wir im Grenzland kaum noch Tankstellen haben“, warnte er.

CSU-Fraktionschef Joachim Herrmann rechnete vor, dass unter Rot-Grün der Liter Benzin mit 18 Cent Ökosteuern belastet wurde: Für den Autofahrer seien das durchschnittlich 200 Euro Mehrkosten im Jahr. Direkte Folge sei der Tanktourismus. Als Mitglied der CSU-Arbeitsgruppe „Tanktourismus“ plädierte er dafür, Probleme und Auswirkungen in aller Ruhe zu durchleuchten und Lösungen gegen Tanktourismus zu suchen. Beckstein aber presst es: „Die Diskussion läuft bereits viele, viele Jahre. Langsam wäre es Zeit. Wir könnten diese Entscheidung jetzt treffen.“ Die Ablehnung des Dringlichkeitsantrags wurde von vielen schon als Vorentscheidung gewertet. Mit der Sitzung und den begleitenden Tumulten wird sich noch der Ältestenrat befassen – auf Antrag der Grünen, die sich zu Unrecht angegriffen fühlten, und auf Initiative von Barbara Stamm.

Mautpflicht bald auch für Bundesstraßen

Ab nächstem Jahr gilt die Lkw-Maut auch für einzelne Bundesstraßen. Der Bund will so Lkw zur Kasse bitten, die die Autobahnmaut vermeiden wollen. Doch die Umweltverbände geben sich kritisch: Drei Bundesstraßen seien zu wenig

[Daniel Böhm, 18.7.2006] 2007 gibt es für die Lkw keine billigen Schleichwege mehr. Ab dann gilt die Maut für Lastwagen nämlich auch auf ausgewählten Abschnitten des Bundesstraßennetzes. Die betroffenen Teilstücke waren von Bund und Ländern ausgewählt und der EU-Kommission gemeldet worden. Die hat nun grünes Licht zur Ausweitung der Straßenbenutzungsgebühren gegeben. Fällig wird die Maut für schwere Lkw ab 12 Tonnen Gewicht. Sie müssen schon seit 2005 für alle Autobahnfahrten bezahlen.

Mit der Ausweitung der Mautpflicht auf Bundesstraßen soll verhindert werden, dass Lkw-Fahrer einfach auf die nach wie vor kostenfreien Bundesstraßen ausweichen. "Die Länder haben uns signalisiert, wo es Probleme gibt", sagt Jürgen Frank vom Bundesverkehrsministerium.

Zunächst sollen erst mal drei Straßenabschnitte mautpflichtig werden: betroffen sind die B 75 in Hamburg, die B 4 bei Bad Bramstedt in Schleswig-Holstein sowie die B 9 zwischen der französischen Grenze und der Autobahneinfahrt Kandel-Süd in Rheinland-Pfalz. Bei den Abschnitten handelt es sich um Straßenstücke, die Lkw-Fahrer häufig als Ausweichrouten nutzen. Sie waren aufgrund von Verkehrszählungen ausgewählt worden.

Umweltverbände halten den Schritt für halbherzig. "Alibipolitik" nennt Werner Reh vom Bund für Umwelt und Naturschutz die Maßnahme. "Eigentlich müssten rund fünfzig Straßen unter die Gebührenpflicht fallen." Er beruft sich auf einen Bericht der Bundesregierung aus dem Jahre 2005, der den durch die Lastwagenmaut verursachten Ausweichverkehr dokumentiert. Demnach hat der Schwerverkehr auf den Bundesstraßen durch die Maut um sieben Prozent zugenommen. "Aber die Gesundheit der Leute, die dadurch gefährdet wird, spielt ja offenbar keine Rolle", ärgert sich Reh. Dass drei gebührenpflichtige Bundesstraßenstücke zu wenig seien, findet auch die Allianz pro Schiene: "Das

Problem des Ausweichverkehrs wird weiter verharmlost", sagt deren Geschäftsführer Dirk Flege. Die Allianz fordert eine flächendeckende Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen.

Das Bundesverkehrsministerium schließt die flächendeckende Lkw-Maut aber aus. "Bei den drei neuen gebührenpflichtigen Strecken handelt es sich um eine einmalige Sache", versichert deren Sprecher Jürgen Frank. Das Problem des Ausweichverkehrs sei schließlich kleiner als erwartet. Davon sind auch Lkw-Unternehmen überzeugt. "Die ganze Umfahrerei lohnt sich nicht", sagt Barbara Rauch vom Speditions- und Logistikverband DSLV. Umwege würden Sprit- und Personalkosten in die Höhe treiben und seien zeitaufwendig: "Da bleibt man lieber gleich auf der Autobahn - Maut hin oder her."

Insgesamt bezeichnet die Bundesregierung das Mautsystem denn auch als Erfolg. Die Einnahmen seien im ersten Halbjahr 2006 um sechs Prozent auf 1,49 Milliarden Euro gestiegen, hieß es in Berlin. Entsprechend erfreut zeigte sich auch Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: "Das System hat unsere Erwartungen voll erfüllt", sagte er. Könnte die Mautpflicht bald auch für Pkw gelten? "Nein, definitiv nicht", sagt der Sprecher des Ministers, Frank..

Länder streiten um Pkw-Maut

[Rheinpfalz vom 25.7.2006] Während Bayern und Baden-Württemberg für die Einführung einer Pkw-Maut sind, lehnen Rheinland-Pfalz und Berlin die Idee strikt ab. Bayerns Innenminister Günther Beckstein will eine 100-Euro-Vignette durchsetzen und gleichzeitig die Mineralölsteuer absenken. Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger ist dafür, die Kfz-Steuer zugunsten der Maut gleich ganz abzuschaffen. Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering bezeichnete diese Vorschläge als weltfremd.

"Wir wollen keine Pkw-Maut", sagte Berlins Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer (SPD) der "Berliner Zeitung". Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering (SPD) bezeichnete die Vorschläge des bayerischen Innenministers Günther Beckstein für eine Pkw-Vignette bei gleichzeitiger Absenkung der

Benzinpreise als weltfremd. "Die Vorstellung, dass es auf Dauer eine geeignete Entlastung bei der Mineralölsteuer für die Autofahrer geben wird, ist schlicht falsch", sagte Hering.

Eine Senkung der Benzinpreise würde vom Markt schnell absorbiert werden, so dass am Ende doch der Autofahrer draufzahle, argumentierte Hering. Brandenburg und Nordrhein-Westfalen lehnten eine Pkw-Maut ebenfalls strikt ab. Auch der ADAC sprach sich gegen den Vorstoß von Bayern und Baden-Württemberg aus. ADAC-Sprecher Dieter Wirsich sagte, es sei nicht einzusehen, warum Autofahrer für Strecken, die sie bereits über die Mineralöl-, Kfz- und Mehrwertsteuer finanziert hätten, noch einmal bezahlen sollten.

Zuvor hatte sich Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger für eine Maut ausgesprochen. Sein Vorschlag: Man könnte im Gegenzug nicht nur die Mineralölsteuer senken, sondern gleich die ganze Kfz-Steuer abschaffen. Der bayerische Innenminister Günther Beckstein (CSU) hatte erneut dafür geworben, eine 100 Euro teure Vignette einzuführen. Oettinger betonte, er halte die Einführung einer solchen Vignette für "richtungsweisend". Das Autobahnnetz sollte dann ausgegliedert werden - und die Einnahmen müssten unmittelbar dem Ausbau des Straßennetzes dienen. Unter diesen Bedingungen wäre auch eine "Mehrbelastung" der Autofahrer "verantwortbar". Er rechne damit, dass sich die Bundesregierung in der nächsten Legislaturperiode mit dem Thema befasse.

Die Forderung nach Abschaffung der Kfz-Steuer begründete der Ministerpräsident damit, dass Hubraum weder ein Indikator für Lärm- und Schadstoffemissionen noch für die Straßenbenutzung sei. Auch ließen sich mit diesem Schritt mehrere tausend Beamtenstellen einsparen. Oettinger fügte hinzu, die Steuern auf Benzin und Diesel sollten auf den europäischen Durchschnittswert abgesenkt werden. So lasse sich auch der Tanktourismus verhindern.

Günther Beckstein betonte, sein Maut-Vorschlag führe nicht zu einer höheren Belastung für die Autofahrer. Der Benzinpreis müsse durch eine Absenkung der Mineralölsteuer so verringert werden, "dass eine Vignette bei ungefähr 10 000 Kilometern im Jahr für den Bürger kostenneutral ist". Beckstein fügte hinzu: "Für den Staat würde

sich das trotzdem rechnen, denn die Einnahmeausfälle durch den Tanktourismus würden drastisch reduziert." Dieser verursache jährliche Steuerausfälle von schätzungsweise vier bis sechs Milliarden Euro.

Eine Sprecherin des Bundesverkehrsministeriums entgegnete, Wortmeldungen mit der Forderung nach einer Pkw-Maut seien "abwegig". Der Tanktourismus sei nur durch EU-weite Angleichungen von Mineralölsteuern und Sozialstandards in den Griff zu kriegen. Die Sprecherin verwies darauf, dass der Einführung einer Vignette hohe Verwaltungs- und Systemkosten gegenüberstünden.

Nach Ansicht des saarländischen Wirtschaftsministers Hanspeter Georgi (CDU) müssten im Falle der Einführung einer Pkw-Maut die Einnahmen direkt dem Straßenbau zugute kommen. Gleichzeitig müsse die Mineralölsteuer gesenkt werden. Heute finanzierten Inländer mit hohen Mineralölsteuern die Bundesstraßen, während die Nachbarn aus dem europäischen Ausland die Straßen unentgeltlich nutzten. "Eine Maut-Lösung wäre daher gerechter", betonte Georgi.

Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) bezeichnete Becksteins Vorschlag als "Milchmädchenrechnung". Der Einführung einer Vignette stünden hohe Verwaltungs- und Systemkosten gegenüber. Die Einnahmen würden nicht einmal reichen, die Systemkosten zu decken.

Bundeswirtschaftsminister Michael Glos (CSU) wiederum sagte, er habe diese Äußerung von Tiefensee "zur Kenntnis genommen". Allerdings werde eine Pkw-Maut in der Berliner Koalitionsvereinbarung nicht ausgeschlossen.

Weiß-blaue Tankspiele

[Sebastian Fischer, Spiegel Online vom 1.8.2006]
Bayerns Innenminister Günther Beckstein hat eine Debatte um Tanktourismus und Pkw-Maut auf deutschen Straßen entfacht. Doch seine Partei folgt ihm nur mäßig. CSU-Chef Edmund Stoiber hat erstmal einen Arbeitskreis gegründet - nicht ganz freiwillig.

München - Stoiber tobte. Da müsse jetzt mal endlich was passieren. So könne das doch nicht weiter gehen. Auf der letzten CSU-

Vorstandssitzung vor der Sommerpause ging Parteichef Edmund Stoiber noch einmal in die Vollen. "Der hat ordentlich auf den Tisch gehauen", erinnern sich Teilnehmer.

Grund für Stoibers Explosion: Der Tanktourismus in den grenznahen Gebieten. Weil in Deutschland der Liter Superbenzin mittlerweile rund 1,36 Euro kostet, der Autofahrer im benachbarten Österreich aber zum Beispiel durchschnittlich 20 Cent weniger zahlen muss, vermehrt sich die Spezies der Tanktouristen, die an die Zapfsäulen des Nachbarlands streben. Allein in Bayern mussten schon über 200 Tankstellen dicht machen.

Die Österreicher freut's: Der alpenländische Finanzminister Karl-Heinz Grasser kündete von 500 Millionen Steuereuro Mehreinnahmen für sein Land durch Tanktourismus. Auf der anderen Seite der Grenze hat Bayerns Innenminister Günther Beckstein (CSU) ausrechnen lassen, dass dem deutschen Fiskus jährlich rund 4,6 Milliarden Euro entgehen: Nicht nur die grenznahe Bevölkerung würde benzintechnisch nach Tschechien oder Österreich rübermachen, sondern der überregionale Durchgangsverkehr tanke erst gar nicht in Deutschland. So weiß Beckstein von Spediteuren zu berichten, die solch große Tanks in ihre Lkws haben einbauen lassen, dass sich eine Strecke von 2.000 Kilometer ohne Tankstopp bewältigen lasse.

Was dem Staat ein fiskalisches Problem, scheint der CSU ein klassisches Sommerlochthema. Innenminister Beckstein gibt den Anführer - und fordert jede Woche vehementer die Einführung einer Pkw-Maut in Höhe von 100 Euro pro Jahr bei gleichzeitiger Senkung der Mineralölsteuer. So sollen sich die Benzinpreise diesseits und jenseits der Grenzen wieder annähern.

Die Christsozialen führen den Kampf gegen das deutsche Tankstellensterben nicht ganz freiwillig. Jahrelang haben sie der rot-grünen Bundesregierung vorgeworfen, sie lasse die grenznahen Tankstellenbetreiber im Stich. Das kam gut an: Vom Bodensee übers Berchtesgadener Land bis in den Bayerischen Wald, überall schimpften die Menschen über die Rot-Grünen in Berlin - und fuhren zum Tanken über die Grenze.

Doch seit vergangenem November sitzen die Schwarzen am Berliner Kabinetttisch. Und nichts

passiert. Das verwundert in der grenznahen Provinz. Die mögliche Erklärung: Parteichef Stoiber muss sich für bestimmte Themen entscheiden, die er im Koalitionsausschuss gegen CDU und SPD durchdrückt. Bei der Vorsteuerpauschale für Land- und Forstwirte machte er Druck, den Tanktourismus ließ er bisher links liegen.

Und CSU-Landespolitiker glauben auch nicht wirklich daran, dass Stoiber seine Prioritäten in der Hauptstadt ändert: "In Berlin sind wir nur der kleine Koalitionspartner". Aber Stoiber spürt den Druck aus Bayern, den muss er auffangen. Vielleicht empörte er sich auch deshalb so heftig im Parteivorstand. Jedenfalls hat Stoiber eine "hochrangige" CSU-Arbeitsgruppe eingesetzt, angeführt von Bundeswirtschaftsminister Michael Glos. Mit dabei: CSU-Landesgruppenchef Peter Ramsauer, Bayerns Wirtschaftsminister Erwin Huber, Finanzminister Kurt Faltlhauser, Innenminister Beckstein und Landtagsfraktionschef Joachim Herrmann.

Das Wort vom Arbeitskreis, den man gern gründet, wenn man nicht weiter weiß - hier mag es passen. Denn die hochrangigen Herren sind noch recht ratlos, wo die Fahrt hingehen soll. Nur Beckstein hat sich mit seiner Vignette klar positioniert. Darauf Fraktionschef Herrmann: "Ich sage nicht Nein, aber ich bin auch weit davon entfernt, Ja zu sagen." Im Raum steht auch noch das Stiftungsmodell, wonach die grenznahe Bevölkerung Tankgutscheine erhält. Dem neigt zum Beispiel Glos' Staatssekretärin Dagmar Wöhrl zu. Das wiederum findet Herrmann nicht so gut: "Gutscheine? Dass kann's doch nicht sein!" Am liebsten wäre dem Fraktionschef wohl eine einfache Senkung der Mineralölsteuer - ohne Maut oder Stiftung: "Ich muss über die Steuersätze reden und nicht übers Klimbim drumrum."

Trotz anhaltendem Diskussionsprozess in der Arbeitsgruppe geht Beckstein mit seinem Modell weiter in die Offensive. Er spricht zwar im Zusammenhang mit der Vignette einschränkend von "meiner persönlichen Meinung, die ich hier vortrage", doch gibt er sich selbstbewusst: "Die Vignette kommt 2008." Mittlerweile ist ihm auch der baden-württembergische Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) beigesprungen.

Es wird nicht reichen: Zum einen nicht, weil die CSU trotz jahrelanger Diskussion bisher kein eigenes Lösungsmodell generiert hat. Zum anderen nicht, weil sie ein mögliches Vignettenmodell in Berlin gegen die SPD und Teile der CDU durchsetzen müsste. Der sozialdemokratische Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat schon mal verlauten lassen, dass er die Vignetten-Idee "abwegig" findet. Stoiber würde also sein ganzes politisches Gewicht einsetzen müssen. Dabei droht die Gefahr, sich in einem eher regionalpolitischen Problem zu verkämpfen.

Doch wer weiß, Stoiber möchte bei der bayerischen Landtagswahl 2008 noch einmal als Spitzenkandidat antreten. Maut und Tanktourismus blieben bis dahin noch zwei Sommerlöcher, um sich als Thema zu empfehlen.

Gleiche Steuer statt Pkw-Maut

[dpa, 11.8.2006] Um den Tanktourismus in Länder mit niedrigen Spritpreisen zu verringern, verlangt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) eine EU-weite Angleichung der Mineralölsteuer. Die Bundesregierung solle sich in der EU dafür einsetzen, dass die Mindeststeuer 2007 und 2008 um je 10 Cent erhöht werde, forderte BUND-Sprecher Werner Reh. Damit kämen Polen, Österreich und Tschechien auf das deutsche Steuerniveau. Diese Lösung ist nach Ansicht der Umweltschützer sinnvoller als die von der Union geforderte Pkw-Vignette oder eine Automaut, um Umwelteffekte in die Fahrtkosten miteinzubeziehen.

LKW-Maut: Auch abseits der Autobahn?

[Franz Greil, Arbeiterkammer Wien, in Zeitschrift *wirtschaft und Umwelt*, 2/2006] Die Schweiz praktiziert es, die Mauttechnologie macht es längst möglich, die gar nicht LKW-feindliche EU erlaubt es: die flächendeckende LKW-Maut. Ist eine verursachergerechte Erfassung nach Schadstoffausstoß und Achslast je gefahrenem Kilometer auch für Österreich sinnvoll?

Auf Autobahnen in vielen Ländern bereits gängige Praxis, will vorerst niemand in Österreich über die nächste Autobahnabfahrt hinausdenken und Kostenwahrheit am gesamten Straßennetz

verwirklicht sehen. Welche Gründe sprechen für eine Ausdehnung der LKW-Maut auf das unterrangige Straßennetz?

Ein Blick auf die Wegekostenrechnung des Verkehrsministeriums sollte genügen: Demnach kommt der LKW durch steuerliche Abgaben (v. a. Mineralölsteuer) nur zu 42 Prozent auf den ehemaligen Bundesstraßen und gar nur zu zwölf Prozent auf den sonstigen Landes- und Gemeindestraßen für die Straßenbenützung auf. Eine VCÖ-Studie hat jüngst ausgerechnet, dass ein LKW am unterrangigen Straßennetz 56 Cent bezahlen müsste, wenn er für die enorme Infrastrukturschädigung aufkommen müsste. Wohlgedacht: Die Rede ist hier nur von der Infrastrukturbenützung, nicht aber von anderen Kosten, die der LKW entlang des Weges (Luftverschmutzung, Klimawandel, Lärm, Unfallfolgekosten) verursacht, aber nicht bezahlt. Rechnet man diese "externen" Kosten dazu, dann ergibt das laut Studie des Schweizer Institut INFRAS eine Belastung von 6,639 Milliarden Euro für Österreich oder 820 Euro pro Kopf und Jahr!

Menschen, die normalerweise Stock und Bein auf Marktwirtschaft und Preise als alleinige Ordnungsprinzipien schwören, entgegen daraufhin eher kleinlaut mit den Begriffen "Wettbewerbsfähigkeit" oder "Verbraucherpreisanstieg". Spätestens seit den LKW-Mauteinführungen in Österreich und Deutschland gilt aber dies auch nicht mehr. Denn sie waren in ihren Wirkungen so geringfügig, dass sie nicht einmal in Verbraucherpreiserhebungen aufschienen. Grund ist ganz einfach der geringe Transportkostenanteil bei Produkten und Dienstleistungen. Eine LKW-Mautausdehnung auf das unterrangige Straßennetz, wo nur rund 30 Prozent des LKW-Güterverkehrs stattfindet, rechtfertigt volkswirtschaftlich keine Preistreiberei.

Während beim PKW die Mineralölsteuer für eine verursachergerechte Anlastung bei der Straßenbenützung herangezogen werden kann, geht dies beim LKW nicht: Die Belastung der Straßen durch einen schweren LKW mit 40 Tonnen Achslast ist etwa 60.000 mal größer als durch einen PKW. Der LKW spielt und wird auch mit einer flächendeckenden Maut weiterhin eine zentrale Rolle bei der Güterversorgung spielen,

die von anderen Verkehrsträgern nicht übernommen werden kann. Wirtschaftlich ist dies aber nur mit "richtigen" Preisen vertretbar. Geschieht dies nicht, sind die Folgen dieser heimlichen Subventionierung des LKW-Verkehrs kontraproduktiv: die transportierten Güter und die zurückgelegten LKW-Kilometer sind zwischen den Jahren 1990 und 2003 um 95 Prozent gestiegen. Nahezu die Hälfte aller LKW-Fahrten sind Leerfahrten mit gravierender Auswirkung auf die Feinstaubbelastung. Das Wirtschaftswachstum betrug aber in diesem Zeitraum nur 28 Prozent. Auch die Umsetzung ist leicht: das bestehende LKW-Mautsystem in Österreich kann Basis für eine LKW-Maut auf dem gesamten Straßennetz sein. Hierfür müsste die On-Board-Unit in LKW nur zusätzlich mit einem Mobilfunk-Modul (GSM/GPRS) und einem Modul zur Satellitenortung (GPS, Galileo) versehen werden. Diese Technologien sind jetzt schon in handelsüblichen Mobiltelefonen eingebaut. Die Errichtung von Mautbalken im gesamten Land ist also nicht erforderlich. Ständig wachsender LKW-Verkehr zum Schaden von Mensch, Umwelt und in letzter Konsequenz auch der Wirtschaft ist ganz einfach nicht in Stein gemeißelt!

10. STRASSENVERKEHR

Gabriel droht mit Benzinspargesetz

[*Spiegel-Online, 14.8.2006*] Umweltminister Gabriel will die Autohersteller dazu bewegen, sparsamere Pkw zu bauen. Der SPD-Politiker droht den Firmen mit rigiden Vorschriften für den Autobau. Unterdessen haben sich die Bundesländer bei den geplanten Rußfiltern für Diesel-Pkw auf ein Fördermodell geeinigt.

Berlin - Bundesumweltminister Sigmar Gabriel will die deutschen Autofirmen notfalls per Gesetz zwingen, sparsamere Pkw zu bauen, falls sie nicht von sich aus entsprechende Schritte einleiten. Der SPD-Politiker erinnerte die Hersteller am Wochenende an ihre Verpflichtung, den Kraftstoffverbrauch zu senken. "Meine Sorge ist, dass sie das nicht einhalten. Dann müsste die Politik tätig werden und den Verbrauch per

Gesetz regeln", sagte Gabriel der "Westfälischen Rundschau". "Lieber wäre es mir allerdings, die Hersteller würden dies freiwillig leisten, wie sie es versprochen haben."

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

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

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

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

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

Letzte Ausfahrt für Spritschlucker

[*Andreas Oldag, Süddeutsche Zeitung vom 22.07.2006*] Wie die US-Autoindustrie auf ein falsches Produkt gesetzt hat: Wegen hoher Benzinpreise sind jetzt sparsame Fahrzeuge attraktiv.

Phil Macklin aus New Jersey hat genug von seinem roten Chevy Trail-Blazer. „Das Auto macht mich arm. Es schluckt zu viel Sprit“,

schimpft der 38jährige Büroangestellte. Er muss jeden Tag 120 Kilometer zum Arbeitsplatz nach Manhattan fahren. Am Ende des Monats sind Benzinrechnungen von mehreren hundert Dollar auf der Kreditkarte. Nun hat Macklin sein eigenes Sprit-Sparprogramm gestartet: Er will sein sogenanntes SUV (Sport Utility Vehicle) – die Bezeichnung von allradgetriebenen Großraumautos verkaufen und künftig in einem schicken Mini Cooper in die Stadt flitzen.

So wie Macklin machen es viele. Angesichts von Benzinpreisen, die in vielen Gebieten der USA die von den Autofahrern als Schallmauer empfundene Marke von drei Dollar pro Gallone (1 Gallone sind 3,8 Liter) durchbrochen haben, entdecken Amerikaner die Vorzüge kleinerer Limousinen. Der Blick richtet sich zwangsläufig nach Europa: Kein Zufall, dass der von BMW hergestellte Mini nicht nur auf New Yorks Straßen Furore macht.

Ein Lebensgefühl, eine ganze Kultur des Autofahrens, die bislang von dem Motto „länger, breiter, höher und schwerer“ geprägt war, ist im Umbruch. Dabei wurde der Gipfel der SUV-Leidenschaft noch mit dem martialischen Hummer von General Motors erklommen. Er war der letzte Schrei, um auf New Yorks Pracht-Einkaufsstraße, der Fifth Avenue, auf sich aufmerksam zu machen. Der vom Militärjeep Humvee abgeleitete SUV avancierte nicht nur zum Statussymbol gut verdienender Börsenmakler und Banker an der Wall Street.

Der Filmstar und jetzige Gouverneur des US-Bundesstaats Kalifornien, Arnold Schwarzenegger, war einer der ersten Prominenten, die in den 90er Jahren in dem Geländewagen herumkurvten. Lange Zeit galt der H1 als das Statussymbol schlechthin in den USA. Doch plötzlich erscheint es nicht mehr zeitgemäß zu sein, sich in einem spritfressenden Monster zu zeigen. Vor kurzem hat GM angekündigt, die Produktion des H1 einzustellen. Wer trotzdem noch Jeep fahren will, muss sich mit den Versionen H2 und H3 zufrieden geben. Allerdings sollte man auch bei dem fast drei Tonnen schweren H2 lieber nicht auf den Benzinverbrauch schauen.

Wie kaum ein anderes Fahrzeug stehen Hummer und andere SUV für die Krise der amerikanischen Autoindustrie. Zu lange haben General Motors

(GM) und Ford auf die Fahrzeuge gesetzt, die auf hundert Kilometer locker 20 bis 30 Liter Benzin schlucken. Der Zusammenbau der Vehikel war relativ einfach: Aus den Regalen konnten sich die Ingenieure simple Fahrgestelle nehmen, die bereits für Pickups und Kleinlaster verwendet wurden. Drumherum wurde ein voluminöses Blechkleid geschneidert – fertig war die prestigeträchtige Hollywoodschaukel. Kein Wunder, dass die Geländewagen den Herstellern Gewinnmargen von etwa 10.000 Dollar pro Stück bescherten.

Noch im vergangenen Jahr machten Sport Utility Vehicles knapp ein Viertel des Neuwagenverkaufs der USA aus. Mit dem massenhaften Absatz dieses Typs, der in der Werbung zudem das Gefühl von Abenteuer und Freiheit anspricht, gelang es der Industrie, ihre strukturelle Krise zu übertünchen. Man brauchte nicht in neue, fortschrittliche Technologien von Kraftfahrzeugen zu investieren.

Doch mit drastischen Ölpreiserhöhungen drohen die SUV nun zu Ladenhütern zu werden. Händler locken die Kunden mit großzügigen Rabatten. Zum Ärger von Umweltschützern werden sogar Benzingutscheine angeboten um die Amerikaner vom Spritsparen abzuhalten. Dennoch erwarten Branchenexperten, dass die SUV-Verkaufszahlen in diesem Jahr auf 750 000 zurückgehen – im Vergleich zu etwa einer Million, die im Spitzenjahr 2003 erreicht wurde.

Experten erwarten, dass sich der amerikanische Automarkt in Zukunft stärker aufspalten wird. Während Luxus-SUV wie der Ford Navigator oder der 400 PS starke GM Cadillac Escalade eine kleine, betuchte Käuferschicht anlocken, der es egal ist, ob der Benzinpreis auf 3,50 oder sogar vier Dollar pro Gallone steigt, wird der Kampf um Marktanteile im unteren Massensegment erheblich härter.

Andererseits besinnt sich die Industrie nun erstmals auch auf innovative, spritsparende Technologien. So schalten sich zum Beispiel auf langen Autobahnfahrten beim GM Yukon vier von acht Zylindern ab. Doch gerade mit solchen Modellen drängen auch die Japaner und Koreaner in den Markt. Für Walter McManus, Forscher am verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Michigan, gibt es keinen Zweifel:

„Die Hersteller haben weiter Probleme. Je länger die Benzinpreise hoch bleiben, desto schwieriger wird es für SUV.“

Das Ende der Werbungskosten für Fahrten zur Arbeitsstätte – außer für Dienstwagen

[Dr. Hans-Jochen Luhmann, Wuppertal Institut, August 2006] Eine Analyse des deutschen Sonderwegs zu Wegekostenpauschale und Dienstwagenprivileg sowie die aktuellen Vorhaben der Koalition. <http://foes.foerg-edv.net/foes/de/downloads/OESN40/Wegepauschale.pdf>

Autoindustrie mit gespaltenem Auspuff

Der Branchenverband VDA will endlich die steuerliche Förderung von Dieselpartikelfiltern. Umweltschützer halten das für unglaublich: Bislang haben die großen Autohersteller die Antifeinstaubpolitik der Bundesregierung eher torpediert

[Beate Wilms, taz vom 20.7.2006] Die Bundesländer sollen endlich ihre "Blockade" aufgeben, damit Dieselpartikelfilter steuerlich gefördert werden können. Mit dieser Forderung trat gestern Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), an die Öffentlichkeit. Das Hin und Her in der Politik führe zu einer anhaltenden Verunsicherung des Marktes, schrieb er an Thüringens Ministerpräsident Dieter Althaus (CDU). Bei den Vertretern der Umweltverbände sorgten die gestern in der *Berliner Zeitung* veröffentlichten Zeilen für Amüsement und Empörung. "Zum ersten Mal spricht mir Herr Gottschalk aus der Seele", sagt Gerd Lottsiepen vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). "Das ist doch verlogen hoch drei", schimpft Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe (DUH).

Weil Dieselpartikelfilter ein wesentlicher Bestandteil des gesundheitsgefährdenden Feinstaubs ist, will die Bundesregierung den Einbau von Filtern fördern. Wer seinen Diesel-Pkw in diesem oder den beiden nächsten Jahren mit einem Rußfilter nachrüstet, soll einen Zuschuss von 300 Euro bekommen. Für Fahrzeuge ohne Filter sind Strafsteuern geplant.

Allerdings stockt das Vorhaben im Bundesrat. Die unionsregierten Länder argumentieren, dass die Förderung, die über die Kraftfahrzeugsteuer verrechnet werden soll, sie bis zu 240 Millionen Euro kosten werde.

Bei den Umweltverbänden ist man jedoch davon überzeugt, dass hinter dem Veto der Länder auch die Lobby der großen deutschen Automobilhersteller steckt. Die Diskussion im Länderrat wird von Niedersachsen, Bayern und Baden Württemberg beherrscht - den Heimatländern von Volkswagen, Audi und BMW sowie DaimlerChrysler. "Dieses doppelte Spiel der Autoindustrie ist bekannt", sagte DUH-Experte Resch gegenüber der taz. "Während sich der VDA-Präsident öffentlichkeitswirksam als Vorreiter des Umweltschutzes präsentiert, torpediert seine Basis alle politischen Anstrengungen."

Tatsächlich hatte Gottschalk im vergangenen Jahr sogar zugesagt, dass ab 2007 nur noch Dieselfahrzeuge mit Rußpartikelfilter auf den Markt kämen. Und im März erklärte er schon einmal: "Wir warten auf das politische Startsignal für die längst versprochene steuerliche Förderung." Zweieinhalb Monate später veröffentlichte die DUH einen Brief von DaimlerChrysler-Vorstandschef Dieter Zetsche an Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD). Darin lehnt dieser insbesondere die Strafsteuer für nicht mit Filter ausgerüstete Dieselfahrzeuge vehement ab.

Auch die vom Kabinett geplante Kennzeichnung der Fahrzeuge nach ihrem Schadstoffausstoß, die so genannte Plakettenverordnung, scheiterte bereits am Veto der Bundesländer unter Führung von Bayern und Baden-Württemberg im Bundesrat.

Trotzdem will VCD-Experte Lottsiepen die Hoffnung noch nicht aufgeben. Immerhin habe es schon einmal eine erfolgreiche Allianz zwischen Automobilindustrie und Umweltverbänden gegeben: 1999 setzten beide gemeinsam bei der rot-grünen Bundesregierung die steuerliche Begünstigung von schwefelarmen Kraftstoffen durch - gegen die Mineralölindustrie.

Frust an der Zapfsäule

[Fritz Vorholz, Die Zeit vom 13.7.2006] Der Nahostkonflikt treibt Öl- und Benzinpreis in ungeahnte Höhen. Weniger tanken: Wie Autofahrer dafür sorgen könnten, dass der Spritpreis fällt

Die deutschen Autofahrer machen seit einiger Zeit eine neue Erfahrung: Sie tanken weniger – und müssen dennoch mehr zahlen. Um fast 4 Prozent sank im vergangenen Jahr der Absatz von Benzin und Diesel, während die Rechnung an der Tankstelle um mehr als 5 Prozent höher ausfiel. Eine Erfahrung, an die sich die Autofahrer womöglich gewöhnen müssen.

Schier unaufhaltsam eilt der Spritpreis von Rekord zu Rekord, ebenso wie der Preis des Rohöls, aus dem der Kraftstoff hergestellt wird. Um ein Drittel stieg die Notierung für die im Straßenverkehr nahezu alternativlose Energie allein im Jahr 2004. Und 2005 beschleunigte sich der Preisanstieg auf mehr als 40 Prozent. Ein Ende der Aufwärtsbewegung ist nicht in Sicht. Mit mehr als 75 Dollar pro Fass ist Öl so teuer wie nie zuvor. Und die Krise im Nahen Osten wie der Atomkonflikt mit dem Iran halten den Preis in diesen Höhen.

Eine auf Anhieb einleuchtende Erklärung gibt es für diese Entwicklung nicht. Wie auf allen Märkten bildet sich der Preis für Rohöl aus dem Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage. Angebot und Nachfrage waren im vergangenen Jahr so groß wie nie; entgegen landläufiger Meinung stieg aber die Ölnachfrage nur moderat. Der Ölkonsum der USA, des weltweit größten Verbrauchers, sank erstmals leicht, ebenso wie der Indiens, das deutlich weniger Öl verbrauchte als 2004. China, dessen Name gern genannt wird, wenn es gilt, die explodierenden Ölpreise zu erklären, beanspruchte etwas mehr Öl – aber

täglich nur 216000 Fass mehr als im Jahr zuvor; 216000 Fass entsprechen nicht einmal 0,3 Prozent der weltweiten

täglichen Erdölförderung.

Weltweit ist der Ölkonsum im vergangenen Jahr zwar um rund eine Million Fass oder 1,3 Prozent gewachsen, dieses bescheidene Plus ist aber keineswegs dazu angetan, den parallel um mehr als 40 Prozent gestiegenen Ölpreis zu erklären. Jedenfalls dann nicht, wenn nicht ein besonderer Umstand berücksichtigt wird, welcher der kleinen Ursache zu derart großer Wirkung verholfen hat.

Tatsächlich herrscht auf dem globalen Ölmarkt seit einiger Zeit ein Ausnahmezustand. Nicht weil das Öl knapp geworden wäre, sondern weil die Angst grassiert, es könnte knapp werden – Angst, die nicht einmal unbegründet ist. Fast sämtliche Ölhähne sind bis zum Anschlag aufgedreht, es mangelt an Förderanlagen, mit deren Hilfe sich die Ölproduktion kurzfristig steigern ließe. Dieses fehlende Polster an Reservekapazität, an spare capacity, ist der Nährboden, auf dem Nervosität und Spekulation bestens gedeihen – was dann die Preise in die Höhe treibt.

Jahrelang betrug die Reservekapazität täglich vier bis sechs Millionen Fass, zeitweise sogar zehn Millionen. Im Grunde genommen lag damit investiertes Kapital brach – zum Leidwesen der Ölproduzenten, aber zur Freude der Verbraucher. Sie lebten in dem Bewusstsein, dass Förderausfälle durch Unwetter, Krieg oder Unfälle produktionstechnisch jederzeit kompensiert werden können. Diese Gewissheit ließ den Ölpreis in den Keller rasseln und die Verbraucher, allen voran die Autofahrer, eine Party feiern.

Es könnte indes ihre letzte Party gewesen sein. Während die niedrigen Preise die Investoren dazu veranlassten, nur noch wenig Geld in die Errichtung neuer Förderanlagen zu investieren, stieg die Ölnachfrage weiter, bis schließlich fast sämtliche Förderanlagen genutzt wurden. Die Reservekapazität schmolz dahin – und beträgt heute kaum mehr als eine Million Fass pro Tag. Das ist zu wenig, um Ruhe in den Markt einkehren zu lassen. Jede geopolitische Unsicherheit, ob von nordkoreanischen Rakentests verursacht oder von iranischen Atomambitionen, schürt nun die Furcht vor einer echten Ölkrise. Der Beginn der Ferienzeit in den USA lässt den Preis eben so steigen wie der Start der Hurrikansaison jenseits des Atlantik.



Die Frage ist, ob sich die Ölverbraucher mit diesen für sie unkomfortablen Umständen dauerhaft abfinden müssen. Es wird ihnen nichts anderes übrig bleiben, wenn es bei den knappen Reservekapazitäten bleibt. Wenn also nicht entweder die Ölwirtschaft für zusätzliche Förderanlagen sorgt – oder die Verbraucher selbst ihre Nachfrage drosseln.

Dass zusätzliche Förderkapazitäten Erlösung bringen, mag wünschenswert sein; Verlass ist darauf nicht. Die weltweite Ölwirtschaft ist schon gefordert genug, ihre aktuelle Produktion zu sichern. Wegen der Erschöpfung existierender Felder verliert sie laut ExxonMobil gegenwärtig jedes Jahr Kapazitäten von täglich rund 4 Millionen Fass. Bis zum Jahr 2010 müssen also Produktionsanlagen für täglich 16 Millionen Fass, das entspricht rund 20 Prozent der Förderung des Jahres 2005, neu errichtet werden – allein um die gegenwärtige Ölproduktion aufrechtzuerhalten. Mehr Reservekapazität ist damit noch nicht geschaffen. Auch wenn die Ölmultis Hoffnung auf mittelfristig sinkende Preise machen: Jeder Verbraucher tut gut daran, ihnen nicht blind zu vertrauen.

Zumal die Konsumenten sich selbst helfen könnten, sogar kurzfristig. Denn wenn, wie gehabt, schon ein leichter Nachfrageanstieg den Ölpreis in die Höhe schnellen lässt, warum sollte der Preis dann nicht deutlich sinken, wenn sie ein bisschen weniger nachfragen?

Ein Viertel des weltweiten Ölkonsums, täglich rund 20 Millionen Fass Öl, verbrauchen allein die Autofahrer Nordamerikas, Westeuropas und Japans. Schränkten sie ihre Nachfrage nur um 10 Prozent ein, wüchse die Reservekapazität auf dem Ölmarkt schlagartig um immerhin 2 Millionen Fass – und damit auf ein Polster, das für Entspannung bei den Preisen sorgte. 10 Prozent weniger Diesel und Benzin klingen zwar nach viel, sind es aber nicht. Allein Sprit sparendes Fahren bringt nach Erkenntnis der Internationalen Energie Agentur die Hälfte – von Tempolimits und dem Verzicht auf Sprit schluckende Vehikel ganz zu schweigen.

Die frustrierende Erfahrung der deutschen Tankstellenkunden – weniger Benzin und trotzdem steigende Preise – lehrt indes eins. Einzelne Länder können den Weltmarktpreis für

Öl nicht drücken. Damit er sinkt, müssen viele sparen, muss die weltweite Gemeinde der Autofahrer eins üben: internationale Solidarität. Weil sich die aber nicht von selbst einstellt, ist die große Politik gefragt. Ihr am Samstag beginnender G8-Gipfel wäre eine Gelegenheit.

Befragung zur Verbrauchsteuer von Diesel

[Europäische Kommission, 19.7.2006] Die Europäische Kommission hat eine Online-Befragung gestartet. Sie dient der Sammlung von Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit und der Wirtschaft über die Reform der Verbrauchsteuer von Diesel zur gewerblichen Verwendung. Stellungnahmen werden bis spätestens 30. September 2006 erbeten.

http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/consultations/tax/article_2717_de.htm

11. LUFTVERKEHR

Schweden macht das Fliegen teurer

[Reinhard Wolff, taz vom 6.6.2006] Schweden führt eine zusätzliche Steuer auf Flugtickets ein. Stockholm will damit den Flugverkehr für die von ihm ausgehende Umweltbelastung zumindest teilweise zur Kasse bitten. Für innereuropäische Flugreisen werden umgerechnet 10 Euro fällig, für außereuropäische 20 Euro. Das ist deutlich weniger als geplant, ursprünglich waren für Fernreisen bis zu 45 Euro diskutiert worden. "Wir können nicht immer nur auf die anderen warten, sondern müssen national Verantwortung zeigen", begründete Grünen-Vorsitzende Maria Wetterstrand den nationalen Alleingang. Die nationale Steuer sei ein Notbehelf, Stockholm werde sich weiter für eine gemeinschaftliche EU-Regelung oder eine internationale Kerosinsteuer stark machen, teilte die Regierung mit.

Die EU-Finanzminister hatten sich schon im vergangenen Mai grundsätzlich auf eine Ticketsteuer geeinigt, wenn auch nur auf freiwilliger Basis. Das Geld soll für

Entwicklungshilfe ausgegeben werden. In Frankreich ist die Ticketsteuer beschlossene Sache. Ab Juli wird dort je nach Klasse und Entfernung ein Aufschlag zwischen 1 und 40 Euro pro Ticket verlangt. Die erhofften Einnahmen, rund 210 Millionen Euro pro Jahr, sollen für den Kauf von Impfstoffen und Aidsmedikamenten verwendet werden. Kritiker bemängeln aber, dass eine reine Ticketsteuer anders als eine verbrauchsabhängige Kerosinsteuer keine ökologische Lenkungswirkung hat.

Auch die sei in Schweden noch nicht endgültig vom Tisch, erklärte die Regierung. Allerdings würde aufgrund der Struktur des skandinavischen Luftverkehrs nur ein gemeinsames nordisches Modell Sinn machen. Die Fluggesellschaften könnten die Spritsteuer sonst relativ einfach mit einem Tankstopp in Kopenhagen oder Oslo umgehen oder ihre internationalen Flüge gleich dorthin umdirigieren.

Mit Rücksicht auf regionalpolitische Belange gilt die neue Flugsteuer für gewisse innerschwedische Verbindungen nicht. Man wollte den für die wirtschaftliche Infrastruktur wichtigen, aber nicht rentablen Binnenflugverkehr in Nordschweden nicht zusätzlich verteuern. Weil diese Ausnahme erst noch von Brüssel abgesegnet werden muss, ist der genaue Zeitpunkt des Inkrafttretens der Flugsteuer unklar. Stockholm hofft aber auf den 1. August als Startdatum.

Die Fluggesellschaften hatten bereits im Vorfeld mit Konsequenzen gedroht. Ryanair kündigte an, den weiteren Ausbau seines nordischen Luftkreuzes in Stockholm-Skavsta "überdenken" zu wollen. Gewisse Destinationen werde man ganz streichen. Mehrere Touristikunternehmen kündigten ein teilweises Ausweichen ihrer Charterflüge in die Nachbarländer Dänemark und Norwegen an. Als Folge der Steuer rechnet die Luftfahrtbehörde mit einem Passagierückgang von 4 bis 5 Prozent, was jährlich 1,4 Millionen Fluggästen entspräche. Dies könne einen Verlust von bis zu 1.000 Arbeitsplätzen zur Folge haben.

Frankreich erhebt Entwicklungshilfezuschlag auf Flugtickets

[VCD-Pressemitteilung vom 3.7.2006]

Flugreisende, die in Frankreich starten, müssen ab morgen (01. Juli 2006) eine Solidaritätsabgabe auf ihre Flugtickets bezahlen. Die Einnahmen sollen in Umwelt- und Entwicklungsprojekte fließen und vor allem Afrika zugutekommen. Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) begrüßt den französischen Vorstoß. „Die reichen Industrieländer des Nordens sind Hauptverursacher des von Menschen verursachten Klimawandels, Hauptleidtragende dagegen sind die armen Länder des Südens. Da der stetig wachsende Flugverkehr einen erheblichen Anteil am Klimawandel hat, ist es nur gerecht, wenn Fluggäste einen Beitrag für die Entwicklungshilfe leisten“, kommentiert der VCD-Bundesvorsitzende Michael Gehrmann die französische Abgabe.

Der Ticketaufschlag geht auf eine Initiative zur Verringerung der weltweiten Armut der so genannten Lula-Gruppe zurück. In einer gemeinsamen Erklärung vom September 2005 plädiert neben Frankreich, Algerien, Brasilien, Chile und Spanien auch Deutschland dafür, eine Solidaritätsabgabe auf Flugtickets einzuführen. Der VCD fordert die Bundesregierung auf, diesen Worten Taten folgen zu lassen und endlich auch in Deutschland mehr Kostenwahrheit im Flugverkehr zu schaffen.

Ulrich Kohnen, Flugverkehrsexperte des VCD: „Es wäre immerhin ein erster Schritt, wenn die Bundesregierung dem guten französischen Beispiel jetzt zügig folgen und eine Fluggebühr zugunsten von Umwelt- und Entwicklungshilfe einführen würde. Um mehr Kostenwahrheit im Verkehr zu erreichen, sind allerdings viel weitreichendere Maßnahmen notwendig. So muss endlich die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge aufgehoben und Flugbenzin genauso besteuert werden wie andere Treibstoffe auch.“

Allein die Besteuerung von Kerosin auf innerdeutschen Flügen könnte jährlich 400 Mio. Euro für den Bundeshaushalt einbringen. Eine Mehrwertsteuer auf internationale Flüge würde weitere 500 Mio. Euro an zusätzlichen Einnahmen pro Jahr bedeuten. Damit könnte gleichzeitig der Wettbewerbsnachteil für den Schienenverkehr verringert werden, der im Gegensatz zum Flugverkehr sowohl Mehrwertsteuer als auch

Mineralöl- und Ökosteuer bezahlen muss.

<http://www.euractiv.com/de/stuern/frankreich-fuehrt-umstrittene-flugticket-steuer/article-156498>

Verursacherprinzip sollte auch für Luftverkehr gelten, so Europaparlament

[Euractiv, 13.5.2006] Das Europäische Parlament hat sich für die Einführung einer Kerosinsteuer und die Verringerung des CO₂-Ausstoßes von Flugzeugen, die in der EU starten und landen, ausgesprochen.

<http://www.euractiv.com/de/verkehr/prinzip-verschmutzer-zahlt-sollte-fuer-luftverkehr-gelten-so-ep-ausschuss/article-155698>

http://www.europarl.de/presse/pressemitteilungen/quartal2006_3/PM_060704_1c

Airlines kassieren beim Staat

Im Kampf um Passagiere subventionieren deutsche Flughäfen die Fluggesellschaften. Viel Steuergeld fließt vor allem in die kleinen 39 Regionalflughäfen. An manchen Orten kassieren die Fluglinien sogar mehr, als sie für Startgebühren ausgeben

[Annette Jansen, taz vom 10.7.2006] Der Münchner Flughafen soll ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz werden. Dafür greifen die staatseigenen Betreiber tief in die Tasche: Die Münchner subventionieren den Treibstoff für Langstreckenflüge. Derzeit erhalten Fluglinien, die in München starten, 14 Euro pro 1.000 Liter Kerosin.

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

Kein Einzelfall: Auch anderswo sind Politiker bereit, beim Kampf um Passagiere Steuergeld zu opfern. Unter den 39 deutschen Regionalflughäfen findet ein regelrechter Subventionswettbewerb statt. Das wissen gerade die Billigfluglinien auszunutzen. Die irische Ryanair hat es sogar an mehreren Standorten geschafft, den Geldfluss umzudrehen: Sie kassiert mehr Marketingzuschüsse, als sie für Start- und Landegebühren ausgeben muss. "Ryanairs

Strategie ist ja durchaus legitim. Problematisch ist, dass sich öffentlich finanzierte Institutionen darauf einlassen", urteilt Eric Heymann, der für Deutsche Bank Research eine Studie über die Subventionen verfasst hat.

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

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

Die EU-Kommission versucht seit längerem, den Subventionswettbewerb zu stoppen. Sie hat klar gestellt, dass staatlich betriebene Flughäfen ihre Gebühren so kalkulieren müssen, dass sie dabei keine Verluste machen. Allerdings soll die Kostendeckung nur langfristig nachgewiesen werden - was viele Schlupflöcher für öffentliche Zuschüsse offen lässt. Seit letztem Herbst dürfen Flughäfen nur noch begrenzt unterstützen: Maximal bis 50 Prozent der Kosten darf der Airport den Linien zahlen - nur bei neuen Verbindungen, befristet auf drei Jahre. Lediglich

an besonders abgelegenen und benachteiligten Standorten gilt eine fünfjährige Frist.

Flugticketabgabe: International steuern statt global verschmutzen

[Silke Ötsch, *Attac Deutschland* 29.6.2006] „Ab 1. Juli wird in Frankreich die Flugticketabgabe erhoben. Flugreisende der Touristenklasse werden einen Euro Abgabe auf innereuropäische und vier Euro auf Langstreckenflüge zahlen, Passagiere der Business und der First Class 10 bzw. 40 Euro. Die erwarteten Einnahmen in Höhe von ca. 200 Millionen Euro sollen zur Bekämpfung von Seuchen verwendet werden. Über den Fond IDPF (Internationale Drug Purchase Facility) sollen Medikamente gegen Aids, Malaria und Tuberkulose angeschafft werden. Neben Frankreich haben 13 weitere Staaten die Einführung der Flugticketabgabe beschlossen, und zwar Brasilien, Chile, die Elfenbeinküste, Jordanien, Kongo, Luxemburg, Madagaskar, Mauritius, Nicaragua, Norwegen, Schweden und Zypern.

Der Flugverkehr ist ein Hauptverursacher des Treibhauseffekts, und zwar mit steigender Tendenz. Während der Energieverbrauch nach Angaben des wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) wegen technischer Fortschritte im Jahr um 1-2% sinkt, erhöht sich die Nachfrage um 4-6%. Um die durch den Flugverkehr entstandenen Schäden zu kompensieren, sind nach Berechnungen mindestens 3 bis 30 Milliarden € pro Jahr notwendig. Gerade im Hinblick auf die steigende Belastung ist es nicht nachzuvollziehen, warum der internationale Flugverkehr im Gegensatz zu anderen Transportarten sowohl vom Kyoto-Protokoll, als auch von der Kerosin- und Mehrwertsteuer befreit ist.

In einigen Ländern, nämlich in Norwegen, Australien, Brasilien, Kanada, Japan und den USA wird Flugzeugbenzin bereits auf nationaler Ebene besteuert. Die Beispiele zeigen, dass eine internationale Einführung viele Vorteile hätte, da die Steuersätze wegen befürchteter Wettbewerbsnachteile und Umgehungsmöglichkeiten so tief angesetzt wurden, dass die ökologische Lenkungswirkung ausgeblieben ist und die Einnahmen minimal waren.

Zu den unterschiedlichen Konzepten für die Besteuerung des internationalen Flugverkehrs gehören die Kerosinsteuer, eine Steuer auf Emissionen, die Besteuerung von Luftkorridoren und die Flugticketabgabe. Diese Vorschläge unterscheiden sich hinsichtlich der Lenkungswirkung, den Einnahmen und der politischen und juristischen Durchsetzbarkeit.

Hinsichtlich des ökologischen Effekts der Steuer ist zu bedenken, dass eine Steigerung der Flugpreise nur eine minimale Auswirkung auf die Anzahl der Flüge haben wird. Nach Angaben des WBGU ist bei einem halbwegs realistischen Steuersatz ein Rückgang der Nachfrage von nicht einmal 2% zu erwarten. Daher sollte die Besteuerung einen Anreiz zur Entwicklung emissionsarmer Technologien geben, wie dieses bei der Kerosin- oder bei Emissionssteuern der Fall ist. So rechnet der WBGU mit einem Rückgang der Emissionen von 25–35% bis zum Jahr 2025 bei einer EU-weiten Besteuerung von Kerosin in Höhe von 20 Cent pro Liter. Die Einführung der ökologisch und ökonomisch wünschenswerten Kerosinsteuer ist in naher Zukunft jedoch nicht wahrscheinlich. Die Luftfahrtlobby konnte dementsprechende Maßnahmen durch internationale Abkommen verhindern. 2000-3000 bilaterale Abkommen untersagen die grenzüberschreitende Besteuerung von Kerosin zwischen den jeweiligen Staaten. Ein weiteres Hindernis ist die „Chicago Convention“, ein unbegrenzt geltendes Abkommen von 1944 - also aus der Pionierzeit des Flugverkehrs, das die internationale Besteuerung von Flugzeugbenzin verbietet. Für eine internationale Kerosinsteuer müssten diese Abkommen neu verhandelt werden. Angesichts der politischen Machtverhältnisse ist das nicht zu erwarten.

Vom politischen und juristischen Standpunkt ist es dahingegen einfach, als ersten Schritt die Flugticketabgabe umzusetzen. Diese hat jedoch nur eine minimale ökologische Lenkungswirkung. Im Vergleich zur Kerosinsteuer besteht durch die pauschale Abgabe besteht kein Anreiz für Fluggesellschaften, in emissionsparende Technologien zu investieren. Zudem hält die geringe Abgabe von einem bis maximal vierzig Euro kaum jemanden vom Fliegen ab. Trotzdem sprechen sich viele Umweltverbände und

entwicklungspolitisch tätige Organisationen für die Flugticketabgabe aus, weil sie als Einstieg in eine ökologische Steuerpolitik begriffen wird und eine sinnvolle Quelle für die Entwicklungsfinanzierung darstellt.

Neben der Flugticketabgabe und der Kerosinsteuer gibt es mit der Emissionssteuer eine weitere Möglichkeit, den Flugverkehr auf internationaler Ebene zu besteuern. Die Steuer betrifft verschiedene Emissionsarten, so zum Beispiel Kohlendioxid und Stickstoff und besonders klimaschädigende Kondensstreifen. Damit ist die Emissionssteuer noch wirksamer als die Kerosinsteuer. Wenn die gesamten Emissionen erfasst werden, kann das Ausweichen auf eine andere Abgasart verhindert werden. Darüber hinaus sind bei dieser Lösung keine juristischen Hindernisse zu überwinden; die ökologische Lenkungswirkung ist hoch. Ein weiteres Argument, das häufig gegen die Flugticketabgabe bzw. Umweltsteuern angeführt wird, ist deren fehlende soziale Ausgewogenheit. Bei einem Betrag von einem bis höchstens zehn Euro auf Flüge der Business Class wie er in Frankreich erhoben wird, kann jedoch kaum die Rede von einer unsozialen Belastung sein, zumal die Abgabe bei Flügen der Business und der First Class um ein Vierfaches teurer ist. Da Fluggesellschaften laut Landau-Bericht zwei Drittel ihrer Einnahmen über den Verkauf von Tickets der First und der Business Class erzielen, würden also in erster Linie diejenigen zahlen, die es sich leisten können. Gerade dieses Segment wächst, und zwar insbesondere bei Interkontinentalflügen.

Weitere Umweltsteuern sind auch aus sozialer Sicht sinnvoll, da zu erwarten ist, dass die Preise wegen der Begrenztheit der Ressourcen und deren Verknappung steigen werden. Dieses würde insbesondere sozial Schwache betreffen. Dazu kommt, dass Menschen in ärmeren Ländern von den Folgen der Umweltverschmutzung wie dem Klimawandel ganz besonders betroffen sind. Es ist somit gerecht, wenn die betroffenen Länder über den Fonds zur Bekämpfung von Seuchen entlastet werden, selbst wenn dieses die Folgen der Umweltbelastung bei weitem nicht kompensiert. Maßnahmen des Umweltschutzes und zur Entwicklung sollen sich gegenseitig potenzieren.

Aus der Perspektive der Entwicklungsländer ist die Flugticketabgabe aus einem weiteren Grund entlastend. Noch vor kurzem sollte Entwicklung durch die „internationale Finanzfazilität“ (IFF) -bezahlt werden. Dabei handelt es sich um ein spezifisches Leihsystem auf privaten Kapitalmärkten, das die Kosten der Entwicklung späteren Generationen aufbürdet. Dieser Vorschlag wird wegen der Flugticketabgabe nur noch am Rande diskutiert.

Die Flugticketabgabe ist eine kleine, aber bedeutende Maßnahme, weil sie ein Baustein eines größeren Prozesses ist. Sie ist eine von verschiedenen internationalen Steuern, deren Sinn darin besteht, den negativen Entwicklungen der Globalisierung entgegen zu wirken und Globale Öffentliche Güter zu finanzieren.

Im konkreten Fall sollen jährlich 50 Milliarden US\$ für die Umsetzung der Millenniums-Entwicklungsziele (MDGs) der Vereinten Nationen erwirtschaftet werden. Damit diese bescheidene Summe überhaupt zusammenkommt, wurden verschiedene Gutachten erarbeitet, in denen konkrete Vorschläge zur Finanzierung unterbreitet werden.

Der Landau-Report der französischen Regierung schlägt neben der Flugticketabgabe Maßnahmen vor wie die Besteuerung des CO₂-Ausstoßes, der maritimen Schifffahrt und von Kerosin, eine Mindeststeuer auf Gewinne transnationale Konzerne, die Bekämpfung von Steuerflucht oder die Besteuerung des Bankgeheimnisses. Diese Vorschläge resultieren aus der Beobachtung, dass Steuersysteme für nationalstaatliche Bedingungen und nicht auf die Konditionen einer globalen Wirtschaft konzipiert sind. Obwohl mobile Akteure wie die Besitzer großer Vermögen, transnationale Konzerne und die Transportindustrie von den Bedingungen der Globalisierung profitieren, können sie sich der Besteuerung entziehen – im Gegensatz zu lokal gebundenen VerbraucherInnen und LohnsteuerzahlerInnen.

Die Forderungen nach der Einführung internationaler Steuern stoßen durchaus auf Resonanz. Anlässlich der UN-Vollversammlung im September 2004 hatten sich über hundert RegierungsvertreterInnen dafür ausgesprochen. Bei der letzten UN-Vollversammlung im

September 2005 haben die VertreterInnen von 79 Regierungen (u.a. Deutschland und Österreich) eine Erklärung unterzeichnet, in der sie Verbesserungen bei der Steuererhebung und die Bekämpfung von Steuerflucht fordern und als kurzfristige Maßnahme die Flugticketabgabe umsetzen wollen.

Obwohl Deutschland unterschrieben und Hans Eichel bereits vor einiger Zeit die Einführung der Flugticketabgabe und der Kerosinsteuer gefordert hat, macht Finanzminister Steinbrück einen Rückzieher. Er will die Flugticketabgabe nur einführen, wenn dieses auf europäischer Ebene passiert. Da einige europäische Staaten wie Irland und Griechenland dagegen sind und derartige Finanzfragen nur einstimmig beschlossen werden können, ist dieses höchst unwahrscheinlich. Zumindest beteiligt sich Deutschland zusammen mit 38 Ländern an einer „Pilotgruppe für Solidaritätsbeiträge zugunsten von Entwicklung“, die bei einer internationalen Konferenz zu „innovativen Finanzmechanismen“ zusammentritt, die vom 6./7. Juli in Brasilia stattfindet. Eine ernst zu nehmende Befürchtung besteht darin, dass westliche Pharmakonzerne indirekt vom Fonds zur Bekämpfung von Seuchen profitieren könnten. Die Diskussion um die Verwendung und Verteilung der Mittel hält noch an. Diese Aspekte müssen noch genauer definiert werden, damit die Einnahmen tatsächlich in vollem Maße den Entwicklungsländern zugute kommen.

Das Argument, die Flugticketabgabe könne umgangen werden, wenn nicht alle Staaten sie einführen, ist nicht stichhaltig. Es ist kaum davon auszugehen, dass Reisende wegen der geringen Gebühr den Umweg über ein anderes Land in Kauf nehmen oder gar ihr Reiseziel ändern. Die Höhe der Flughafengebühren variiert ohnehin stark, ohne dass dies nennenswerte Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit hätte. Es gibt keinen ernst zu nehmenden Grund, der gegen die Einführung der Flugticketabgabe spricht. Daher sollte sich Deutschland bald dem internationalen Prozess anschließen, anstatt die Entwicklung weiter zu blockieren. Die Flugticketabgabe ist ein erster Schritt um GlobalisierungsgewinnerInnen zu besteuern, anstatt nur die VerliererInnen über höhere Lohn-

oder Verbrauchssteuern oder die Streichung von öffentlichen Ausgaben zu belasten.“

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

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

Peter Liese war in den vergangenen Jahren immer wieder von Vertretern der Hotelbranche und anderen Bereichen der Tourismuswirtschaft in Südwestfalen angesprochen worden, warum der Luftverkehr von einer weitgehenden Steuerfreiheit profitiere, während für Bus, Bahn und Pkw sehr viele Steuern und Abgaben zu zahlen seien.

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

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

Ein weiterer Nachteil einer rein europäischen Flugbenzinbesteuerung ist, dass dadurch natürlich

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

Jetzt hat das Europäische Parlament einen neuen innovativen Ansatz beschlossen, der nicht nur die Gefahr der Wettbewerbsverzerrungen deutlich minimiert, sondern auch viel realistischer ist. Das Europäische Parlament schlägt vor, ein eigenes System des Emissionshandel für den Flugverkehr einzuführen. Dies bedeutet, dass die Fluglinien so genannte Emissionszertifikate erwerben müssen, je nachdem wie viel CO₂ und andere klimaschädliche Gase sie produzieren. Wer effiziente moderne Maschinen einsetzt, muss weniger Zertifikate erwerben, wer "alte Drecksschleudern" betreiben will, muss entsprechend mehr bezahlen.

Nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission kann man dieses System auch für Interkontinentalflüge einführen, wenn sie in Europa landen und starten (d.h. nicht nur für Flüge von Düsseldorf nach Mallorca, sondern auch für Flüge von Düsseldorf nach Tunesien oder in die Türkei). Das Europäische Parlament fordert, sogar alle Interkontinentalflüge einzubeziehen, die über den europäischen Luftraum gehen. Der Emissionshandel kann in der Europäischen Union mit Mehrheit entschieden werden, sodass eventuelle Widerstände von einzelnen Mitgliedstaaten nicht zum Scheitern führen müssen.

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

beschlossen wird.

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

Deutschland: Flugticket-Abgabe verschoben

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

Flugverkehr muss für verursachte Umweltschäden aufkommen

[Oekonews.at, 5.7.2006] "Die starke Zunahme des Flugverkehrs in den letzten Jahren hat auch vermehrte negative Auswirkungen auf die Umwelt mit sich gebracht. In den Jahren 1990 bis 2002 sind die durch den internationalen Flugverkehr verursachten CO₂-Emissionen der 25 EU-Mitgliedstaaten um 60 Prozent gestiegen. Dazu kommt, dass die Auswirkungen auf das Klima auf Grund der Höhe, in der die Emissionen des Flugverkehrs stattfinden, weit größer sind als die Menge der CO₂-Emissionen vermuten lässt. Dennoch ist der Treibstoff für Flugverkehr, im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, europaweit weitgehend steuerfrei", meint die SPÖ-Europaabgeordnete Karin Scheele nach der heutigen Abstimmung über den Bericht zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs im Europäischen Parlament in Strassburg.

"Damit entsteht ein deutlicher Wettbewerbsnachteil für die anderen Verkehrsträger. Etwa für den Bahn-Verkehr, der auch auf kürzeren Strecken – unter anderem auf Grund der Billig-Angebote im Flugverkehr - stagniert. Studien belegen allerdings, dass bei Distanzen zwischen 150 und 400 Kilometern das Flugzeug im Vergleich zur Bahn pro Person rund sechsmal mehr Energie verbraucht und rund viermal so viele Luftschadstoffe ausstößt. Bei Distanzen bis 600 Kilometer sind es immer noch dreimal so viele Schadstoffe. Während aber der Eisenbahnverkehr steuerlich belastet wird und dem Emissionshandelssystem unterliegt, ist das bei Flugverkehr bisher nicht der Fall", kritisiert Scheele.

In seinem Bericht hat das EU-Parlament nachdrücklich die Absicht der Kommission unterstützt, die Einführung der Kerosinsteuer weiter voran zu treiben. Als einen möglichen Weg, den Flugverkehr für die von ihm verursachten Schäden aufkommen zu lassen, sieht das EU-Parlament die Einbindung des Flugverkehrs in den Emissionshandel. "Der Handel mit den Emissionen könnte zwar die notwendigen Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen nicht ersetzen, würde aber wichtiges Potenzial besitzen, wenn er richtig

organisiert wird. Um nicht ein neues System für den Flugverkehr schaffen zu müssen, wie es nun im Bericht des Parlaments gefordert wird, wäre es sinnvoller gewesen, den Emissionshandel in das bestehende System zu integrieren, wie es auch von der EU-Kommission vorgeschlagen wurde", so Scheele, die Schattenberichterstatterin der Sozialdemokratischen Fraktion im Europäischen Parlament in dieser Frage ist.

"Die Europäische Union hat dennoch nun die Möglichkeit, in diesem Bereich international Vorreiter zu sein und mit gutem Beispiel voranzugehen", hofft Scheele. Nach der nun abgestimmten Positionierung des Parlaments ist nun die EU-Kommission gefordert, einen entsprechenden Gesetzesvorschlag auszuarbeiten.

12. LINKS, PUBLIKATIONEN UND STUDIEN

NEU: Unterrichtsmaterialien „Marktwirtschaftliche Instrumente im Umweltschutz“

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

Die FÖS-Materialien stehen unter <http://www.foes.de/4fakten/Lehrermaterialien.htm> zum Download bereit und sind in gedruckter Form beim FÖS kostenfrei erhältlich. Bestellungen bitte an: foes@foes.de

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

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

Bestellungen bitte an: foes@foes.de

Inhaltsverzeichnis

<http://www.foesold.foes.de/downloads/Tagungsband.pdf>

Präsentationen unter:

<http://www.foes.de/de/VeranstaltungNaturschutz2005.php>

NEU: OECD-Publikation zu Ökosteuern

Die umfangreiche OECD-Publikation „The Political Economy of Environmentally Related Taxes“ (Erscheinungsdatum September 2006) ist beim FÖS in einer Vorabversion für nur 10 Euro zuzüglich Versandkosten erhältlich.

Bestellungen bitte an: foes@foes.de

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/OECDFlyer.pdf>

<http://www.foes.de/de/downloads/OESN40/OECDSummary.pdf>

Bestellungen bitte an: foes@foes.de

***Ressourcenproduktivität,
Ökologische Steuerreform und
nachhaltiges Wachstum in Europa***

Die Deutsch-Britische Stiftung hat ein Programm „Creating Sustainable Growth in Europe“ gestartet, bei dem es insbesondere um die Ökologische Steuerreform geht.

<http://www.agf.org.uk/currentprogramme/Environment.htm>

***Subsidy Reform
and Sustainable Development***

Untersuchung der OECD über Subventionen unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten:

<http://www.oecdbookshop.org/oecd/display.asp?TAG=XYAI08XX4X5889684LUV8T&CID=&LANG=EN&SF1=DI&ST1=5L9V8TDR7PVB>

***Marktwirtschaftliche Instrumente
in der Raumplanung***

Das Schweizer Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat sich umfassend mit umweltökonomischen Instrumenten gegen den wachsenden Flächenverbrauch beschäftigt. Eine Studie kommt zum Schluss, dass Flächennutzungszertifikate mit moderaten Mengenzielen sowohl wirksam als auch wirtschaftlich und sozial tragbar sind.

<http://www.are.admin.ch/are/de/medien/mitteilung/03682/index.html?PHPSID=1abeec971df4463a71a3a1f2d9932b06>

<http://www.are.admin.ch/are/de/raum/mir/?PHPSID=1abeec971df4463a71a3a1f2d9932b06>

13. TERMINE

***Erwartungen an die europäische
Energiepolitik, 6. September 2006***

Die EU-Kommission hat ihr Grünbuch "Eine Strategie für nachhaltige, wettbewerbsfähige und sichere Energie" vorgestellt und damit einen Konsultationsprozess über mögliche Maßnahmen für eine kohärente europäische Energiepolitik eingeleitet.

Das Forum für Zukunftsenergien nimmt dies zum Anlass die verschiedenen Erwartungen der deutschen Stakeholder an die europäische Energiepolitik und die deutsche EU-Ratspräsidentschaft zu formulieren und zu diskutieren.

Termin: 06. September 2006, 10.00 - 16.30 Uhr

Veranstaltungsort: Deutsche Bank AG, Unter den Linden 13-15, 10117 Berlin

info@zukunftsenergien.de
www.zukunftsenergien.de

***Jahreskonferenz 2006 des Rates für
nachhaltige Entwicklung, 26. September
2006***

Die Konferenz steht unter dem Motto: „Die Kunst das Morgen zu denken“, es geht u.a. um Demographischen Wandel, Unternehmensverantwortung, Energie, Fernsehen und Medien sowie Wachstum.

www.nachhaltigkeitsrat.de

***Konferenz des EU-Projektes
REALISE Forum
am 02./03. November 2006 in Berlin***

Am 2. und 3. November findet in Berlin die Abschlusskonferenz des EU-Projektes REALISE Forum statt. REALISE Forum (Renewable Energy

and Liberalisation in Selected Electricity Markets–Forum) setzt sich mit der Vielfalt der bestehenden Fördersysteme für erneuerbare Energien in den Strommärkten der erweiterten Europäischen Union und mit der Frage nach möglichen Wegen zu ihrer Koordinierung auseinander. Das Projekt wird von der Forschungsstelle für Umweltpolitik der FU-Berlin koordiniert. Die internationale Konferenz hat den Titel „Renewable Energy and Liberalisation in Electricity Markets: Lessons and Recommendations for Policy“.

Die Konferenz findet in der Landesvertretung Baden-Württemberg in Berlin statt. Weitere Details sind der Website des Projektes www.realise-forum.net zu entnehmen

Kontakt: sytempel@zedat.fu-berlin.de, Tel.-Nr. +49 30 8385 4990.