

ÖKOSTEUERNEWS 27 – MÄRZ 2004

NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOSOZIALEN FINANZREFORM

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

GREEN BUDGET GERMANY

Brienner Str. 44 80333 München <http://www.foes-ev.de>
Fon 089-520113-13 Fax 089-520113-14 foes@foes-ev.de

In Zusammenarbeit mit Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
und mit finanzieller Förderung von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt.*

Da die Förderung nur einen Teil der Kosten abdeckt, sind wir auf Spenden unserer
Leser dringend angewiesen (Spendenkonto: GLS Gemeinschaftsbank e.G., BLZ 430 609 67, Konto 804 371 3000,
IBAN DE87430609678043713000).

*Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung
privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

ISSN 1611-4035

Inhalt dieser Ausgabe

1.	EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL	1
2.	ÖFR-DISKUSSION IN DEUTSCHLAND	5
3.	ÖFR-DISKUSSION INTERNATIONAL	17
4.	AKTIVITÄTEN RUND UM DIE ÖKOSTEUER	19
5.	BUND: NACHRICHTEN UND KOMMENTARE	19
6.	WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN DEUTSCHLAND	19
7.	WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN INTERNATIONAL	24
8.	BEITRÄGE UND REAKTIONEN UNSERER LESER.....	26
9.	JOBS.....	28
10.	LINKS UND PUBLIKATIONEN.....	29
11.	VERANSTALTUNGEN.....	31
12.	FÖS: IN EIGENER SACHE	34

1. EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL

Liebe Freunde der Ökosteuern und Leser des ÖSN,

April, April! Es dauert nicht mehr lange und Sie
werden wieder ihren Kindern, Kollegen und Freun-

den auf den Leim gehen oder selber einige ihrer
nichts ahnenden Zeitgenossen in den April schicken

können. Aber auch wer normalerweise eher mit Entsetzen an diesen Tag denkt, hat in diesem Jahr Grund zu feiern – und zwar Geburtstag. Die Ökologische Steuerreform wird fünf, und Sie sind alle herzlich eingeladen. Statt endloser Reden soll übr-

gens tatsächlich auch gefeiert werden – nach einem kurzen Redenteil mit Christian Ude, Josef Deimer, Hubert Weiger und Anselm Görres. Und machen Sie bitte nicht den Fehler, diese Ankündigung für einen verfrühten Aprilscherz zu halten.

FÜR GELD TUN DIE LEUTE ALLES - AUCH DAS GUTE!

Fünf Jahre Ökosteuer - wie geht es weiter?

Mit Grußworten von Christian Ude und Josef Deimer
und Beiträgen von Hubert Weiger und Anselm Görres

1. April 2004, 18.00 Uhr, Rathaus, 2. OG, Großer Sitzungssaal

Anschließend von der Louisoder-Stiftung gestiftetes Buffet
im Kleinen Sitzungssaal

Wir bitten um eine kurze Anmeldung unter foes@foes-ev.de.

Den vollständigen Einladungstext finden Sie hier:
<http://www.foes-ev.de/downloads/OESR-Geburtstags-party.pdf>

Nachdem es im Februar keinen Newsletter gab, ist die aktuelle Ausgabe wieder etwas lang geworden. Allerdings hat sich bei Themen wie Maut oder Emissionshandel auch viel ereignet, worüber wir

Sie unbedingt ausführlich informieren wollen. Daneben kommt die Diskussion zur Ökologischen Finanzreform nicht zu kurz und das Reizthema Subventionen spielt erneut eine tragende Rolle.

Nun wünschen wir Ihnen viel Spaß bei der Lektüre
- Ihr FÖS-Team

Ob heute oder morgen: Maut muss sein

Von Dr. Anselm Görres

Eine etwas kürzere Fassung dieses Beitrags erschien in der Kolumne Außenansicht der Süddeutschen Zeitung („Maut-Dilemma für Reformen nutzen“; SZ vom 25. Februar 2004).

Meinen Vorstandskollegen im FÖS, insbesondere Kai Schlegelmilch, danke ich für wertvolle Kommentare und Korrekturen.

Transportare necesse est: Im wachsenden Europa tut Güterverkehr so not wie Seefahrt für die Hanse. Die Bahn kann vieles – aber noch ist sie weit davon entfernt, dem Lkw Marktanteile abjagen. Ihr Anteil am innereuropäischen Güterverkehr liegt unter 10 Prozent. Nur in Deutschland holte sie jüngst etwas auf – vielleicht ein Erfolg der Ökosteuer.

Vom Mautdebakel reden alle. Das Mautmirakel hat man darüber ganz vergessen. War es doch ein mittleres Wunder, dass der Maut-Beschluss der rot-

grünen Bundesregierung 2003 so glatt über die Bühne ging. Keine Lkw-Blockaden auf der Autobahn, keine Tiraden der üblichen Verdächtigen, selbst von Lobbys und Opposition nur derart milde Gegenworte, das man fast schon von Zustimmung sprechen konnte. Auch angesichts der aktuellen Pannen regt sich keine Fundamentalopposition zur Maut. Die meisten wünschen nur, dass sie endlich, endlich kommt.

Dieser breite Konsens kommt nicht von ungefähr. Denn die Ziele der Maut bleiben trotz aller Pannen sinnvoll:

- Eindämmen der Lkw-Flut, damit Deutschland nicht zum Tirol Europas und unsere Straßen nicht von Brummis verstopft werden.
- Verursacherprinzip im Verkehr, damit nicht die Allgemeinheit Mobilität und Transporte subventioniert, statt die Nutzer heranzuziehen
- Höhere Belastung des Lkw, weil der pro

Kilometer rund dreißig Mal mehr Straßen- und Umweltschäden verursacht als ein Pkw.

- Faire Wettbewerbsbedingungen für Trucker und Lkws mit Standort Deutschland.

Der verzögerte Mautbeginn führt nicht nur zur enormen finanziellen Ausfällen (2-3 Mrd. Euro jährlich), er zwingt auch zu intelligenten Überbrückungslösungen. Mit Mut und Geschick hätte man dabei sogar die Chance, gleich drei schweren Problemen ans Leder zu gehen: Die Lkw-Maut ist überfällig, die Verbilligung des Diesels für Pkw ist überflüssig, und die hubraumbezogene Kfz-Steuer ist überholt.

Problem 1: Die überfällige Lkw-Maut

Obwohl Lkws weit mehr Schäden anrichten als Pkws, zwingt uns Europa tendenziell, Lkw-Diesel auf niedrigem Niveau zu harmonisieren.¹ Anders als beim Pkw lassen sich somit die Ziele der Maut beim Lkw-Verkehr nicht elegant und geräuschlos über höhere Mineralölsteuern erreichen. Beim Lkw brauchen wir die Maut viel dringender als beim Pkw.

Wollte man Lkw-Kosten über Dieselsteuern erfassen, müsste Lkw-Diesel vielfach höher besteuert werden als bei Pkws. Doch höhere Steuern würden vor allem deutsche Trucker belasten, Ausländer könnten sich entziehen. Die Maut trifft dagegen alle. Zudem tendiert die EU-Politik eher dazu, "Gewerbe-Diesel" für Lkws europaweit einheitlich zu besteuern.

Deutsche Lkws stehen unter hohem Wettbewerbsdruck. Mit einer Tankfüllung kann ein Lkw 2500 bis 3000 km fahren. Ausländische Lkw kommen so ohne Tankstopp durch Deutschland, für inländische lohnt sich auch ein längerer Tankumweg ins Ausland. Und mit einem Viertel der Gesamtkosten haben die Spritkosten großes Gewicht. Auch eine Vignette kann die Maut nicht ersetzen, weil sie nicht entfernungsabhängig wirkt.

Problem 2: Die überflüssige Subvention des Pkw-Diesels

Als weiteres, hausgemachtes Problem droht uns die

1

Eine seit Jahren diskutierte Richtlinie zur Vereinheitlichung der Dieselsteuersätze scheiterte im Herbst 2003 – nicht zuletzt daran, dass Deutschland seine Sätze hätte senken müssen. Dennoch ist mittelfristig mit einer Konvergenz der Dieselsteuern in der EU zu rechnen. Der FÖS plädiert selbstverständlich für eine Harmonisierung auf möglichst hohem Niveau.

rapide „Verdieselung“ unserer Pkw-Flotte durch überflüssige Steueranreize. Bis 1981 lagen zwischen Benzin- und Dieselsteuern nur 2 Pfennig Abstand. Dieselmotoren waren teuer, und so gab es sie fast nur bei Taxis und Lkws. Zum Schutz der Lkw-Branche wurde der Abstand zum Benzin schrittweise erhöht. Im April 1981 um 6 Pfennig, 1989 um 12 Pfennig, seit 1994 sogar um 36 Pfennig. Umgerechnet heute ein Steuervorteil von 18,4 Cents – höher als die 15,4 Cents Ökosteuer, um die Benzin und Diesel seit 1999 verteuert wurden.

Wie alle Subventionen hat auch diese unerwünschte Effekte. Preise und Steuern lenken immer, nur nicht immer richtig. Die Autoindustrie begann auf breiter Front billigere Dieselmotoren zu entwickeln, der Dieselmotor wurde komfortabler und sauberer. Heute ist er salonfähig – über 50 Prozent aller neu zugelassenen Pkw in Deutschland sind dieselgetrieben! So kann man die Ökosteuer unterlaufen.

Bei gleicher Leistung braucht der Dieselmotor ein Fünftel weniger Treibstoff. Ökologisch und ökonomisch spricht nichts gegen den Vormarsch des Diesel-Pkws – außer dass er auf grundloser Steuerbegünstigung beruht. Aus Umweltsicht müsste Diesel sogar höher belastet werden als Benzin. Zum einen wegen des Russproblems, zum anderen, weil der CO₂-Ausstoß pro Liter Diesel um 13 Prozent höher liegt als bei Benzin.

Auch ohne Steuervorteil bliebe dem Dieselfahrer der Effizienzvorteil des geringeren Verbrauchs und damit eine geringere Steuerlast bei gleicher Fahrleistung. Für zusätzliche Steueranreize fehlt jedes Argument – außer dem, dass die Leute sich an die Bevorzugung gewöhnt haben und sie mit Zähnen und Klauen verteidigen werden.

Die Politik darf nicht untätig zuwarten, bis Deutschlands gesamter Pkw-Bestand auf Diesel umgerüstet ist. Zumal dies die Mineralölsteuererträge erodieren ließe. Sie muss vielmehr handeln, solange erst eine Minderheit der Pkw-Fahrer zu Subventionsempfängern wurde, und die verfehlten Anreizstrukturen schleunigst beseitigen.

Problem 3: Die überholte Hubraumsteuer

Seit Jahren wird diskutiert, doch nichts passiert. Der von der Mineralölsteuer grundlos bevorzugte Diesel wird von der hubraumbezogenen Kfz-Steuer ebenso grundlos benachteiligt. Die Kfz-Steuer muss ökologisiert werden. Hubraum ist eine ökologisch wie ökonomisch absurde Bemessungsgrundlage. Er

sagt nichts über die Kaufkraft des Fahrers, und ebenso wenig über die ökologische Schädlichkeit des Fahrzeugs. Die Ökologisierung der Kfz-Steuer ist keine einfache Aufgabe. Erst neulich zeigte dies der gewaltige Aufschrei über die etwas voreilig veröffentlichten internen Konzepte des Umweltbundesamts. Immerhin hatten ADAC und VW positiv darauf reagiert.

Wichtig ist, dass statt des Hubraums nicht nur der CO₂-Ausstoß als einziges Umweltkriterium herangezogen wird. Diesen erfasst schon die Mineralölsteuer – nicht aber viele andere Schäden, bei denen sich Fahrzeuge auch bei identischem Treibstoffverbrauch unterscheiden, zum Beispiel Lärm, Flächenbedarf, Ruß oder Stickoxyde.

Abschaffen – wie neuerdings wieder gefordert – sollte man die Kfz-Steuer auf keinen Fall. Sie hat eine Reihe von guten Argumenten für sich:

- Sie übt einen stärkeren und direkteren Einfluss auf die Kaufentscheidung aus als die Mineralölsteuer. Günstigere Kfz-Steuern könnten künftig den Neuwagenkauf in Richtung umweltfreundlichere Fahrzeuge lenken.
- Ihre Verwaltungskosten sind hoch – würden aber bei Abschaffung der Steuerpflicht nur zum kleineren Teil wegfallen. Denn der eigentliche Aufwand entsteht durch die Registrierung von Fahrzeugen und Haltern – und darauf kann auch künftig nicht verzichtet werden.
- Die Kfz-Steuer belastet auch den ruhenden Verkehr. Das ist ein nicht unangemessener Ausgleich dafür, dass auch Autos, die nicht fahren, meist öffentlichen Verkehrsraum nutzen.
- Ohne Kfz-Steuer würde sich zudem der Anreiz vermindern, veraltete Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen.

Probleme? Lösungen sind gefragt!

Doch gerade durch den Reformbedarf bei der Kfz-Steuer lassen sich Lösungen aller drei Probleme – überfällige Lkw-Maut, überflüssige Dieselsubvention und überholte Kfz-Steuer – elegant verknüpfen. Wer die Kfz-Steuer ökologisiert, verbilligt nolens-volens den Dieselmotor, den die heutige Hubraumsteuer bestraft. Wer den Diesel bei der Kfz-Steuer entlastet, kann ihn nicht bei der Mineralölsteuer weiter bevorzugen. Wir müssen also die Dieselsubvention bei der Mineralölsteuer abbauen – aber treffen wir damit nicht den Lkw-Verkehr? Ja – doch der wurde durch die Mautverschiebung in ei-

nem Maße verschont, dass er eine höhere Dieselsteuer temporär verkraften kann.

Auf Dauer kann die unverzichtbare Höherbelastung des Lkw-Verkehrs nur über Mautgebühren erfolgen, weil sich nur so unbillige Nachteile für deutsche Trucker vermeiden lassen. Künftig muss eine höhere Dieselsteuer mindestens teilweise auf die gezahlte Maut angerechnet werden.² Damit ließe sich auch die von der EU neuerdings erlaubte, aber administrativ problematische Spaltung der Dieselsteuer vermeiden.

Bei gutem Willen ließe sich aus dem Mautdilemma ein politisches Paket schnüren, das für mehrere Probleme gute Lösungen brächte:

1. Schnellstmögliche Wiedereinführung der Vignette bis zum endgültigen Start der Maut
2. Aufkommensneutrale Ökologisierung der Kfz-Steuer mit Umstellen der Bemessungsgrundlage von Hubraum auf ökologische Schäden, nicht nur CO₂
3. Gleichzeitiger Abbau der Dieselsubventionierung in sechs Schritten von jeweils 3 Cents/Liter, beginnend ab Juli 2004. Dabei könnte eine zeitweise Spreizung zugunsten von Fahrzeugen mit Rußfilter erfolgen.
4. Um Wettbewerbsnachteile für deutsche Lkws auszuschließen, sollte die erhöhte Dieselsteuer bei Lkws auf künftige Mautzahlungen anrechenbar sein. Sollte dies EU-rechtlich nicht durchsetzbar sein, sind die bis dahin erfolgten Erhöhungen der Dieselsteuer für LKW wieder rückgängig zu machen.

So könnte der Staat einen Teil der Mautausfälle ausgleichen – höhere Dieselsteuern brächten schon im ersten vollen Jahr knapp eine Milliarde. Das ist das allemal besser und solider als höhere Schuldenaufnahme oder gar eine konsumschädliche Erhöhung der Mehrwertsteuer, die aus Umweltsicht ei-

²

Die derzeit verfolgte Lösung, einen Teil der bestehenden Mineralölsteuer auf die Maut anzurechnen (im Gesamtvolumen von 600 Millionen Euro) ist zwischen Berlin und Brüssel noch strittig. Ob sich Brüssel anders verhält, wenn es um künftige Erhöhungen der Dieselsteuer geht, bleibt abzuwarten – immerhin ergeben sich dann ganz andere Argumente. Wenn es gar nicht anders geht, bleibt nur die Aufspaltung der Dieselsteuersätze zwischen Lkw und Pkw. Doch sie sollte lediglich ultima ratio sein.

gentlich Minderwertsteuer heißen müsste, da sie ökologisch keinerlei Mehrwert bringt.

Chirac, Blair und Schröder wünschen einen EU-Superminister für Wachstum und Wettbewerb. Damit die Umwelt dabei nicht unter die Räder kommt, braucht auch der Verkehr einen starken Minister, der gegen Konzerne, Lobbys und eine

benzintrunkenen Öffentlichkeit für nachhaltige und intelligente Lösungen kämpft eintritt. Stolpe ist das nicht.

Ihr Anselm Görres

Weitere Artikel zum Thema Maut finden Sie in der Rubrik „ÖFR-Diskussion in Deutschland“

Inflationsangst

[Stefan Vetter, 09.03.2004] Verglichen mit dem Vorjahresniveau hätten sich die Kosten für Anschaffung und Unterhalt eines Autos zum Jahresende 2003 um 1,6 Prozent verteuert, meldete kürzlich die ADAC-Motorwelt. Der Autokostenindex mit dem Basisjahr 2000 liege im Moment bei 106, während der Verbraucherpreisindex auf lediglich 105,1 geklettert sei. Schuld daran sei vor allem der Anstieg der Kraftstoffpreise, die im Dezember um 2,8 Prozent über dem Wert des Vorjahresmonats lagen, während die allgemeine Inflationsrate nur 1,1 Prozent betrug.

Was der ADAC nicht erwähnt: Über den gesamten Zeitraum erhöhten sich die Autokosten pro Jahr um knapp 1,5 Prozent. Verglichen mit dem jährlichen Anstieg der Verbraucherpreise um 1,25 Prozent ergibt sich ein kaum mehr erwähnenswerter Unterschied. Ohnehin wird die geringfügige Verteuerung mehr als kompensiert durch einen deutlichen Anstieg des verfügbaren Einkommens um durchschnittlich 3,2 Prozent pro Jahr seit 2000.

Eine große Auswahl an Zahlen und Fakten, unter anderem zur Inflation, finden Sie auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes:

<http://www.destatis.de/>

2. ÖFR-DISKUSSION IN DEUTSCHLAND

Ein System der Anreize

[Kai Schlegelmilch, stellvertretender FÖS-Vorsitzender, erschien in der Frankfurter Rundschau vom 23.01.2004] Die Steuerreform ist in aller Munde, Konzepte dafür gibt es immer mehr. Offenbar will sie jeder. Aber welche Ziele werden damit eigentlich verfolgt? Können Steuersenkung und -vereinfachung die einzigen Ziele sein? Oder geht es nicht im Kern um ein modernes Finanzsystem, das eine zukunftsfähige Entwicklung in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht forciert?

Die Bundesregierung hat gerade einen weiteren Teil der großen Einkommensteuerreform auf den Weg gebracht. Ziel war insbesondere die Steuersenkung, teilweise gegenfinanziert über eine Kürzung von Steuervergünstigungen.

Herausgekommen ist jedoch - dank der Opposition im Bundesrat - nur ein zaghafter Reformansatz. Sowohl die vorgesehene Steuerentlastung als auch der Abbau von Steuervergünstigungen sind deutlich

niedriger ausgefallen als geplant.

Dies zeigt mindestens zwei Probleme auf: Zum einen muss eine Steuersenkung meist mit teils weniger populären Maßnahmen finanziert werden. Zum anderen birgt die Ausgestaltung des Föderalismus in Deutschland die Gefahr, sich nur auf den kleinsten gemeinsamen Nenner zu einigen und ansonsten zu blockieren. Struktureffekte sind dabei Fehlangezeige. Aber gerade Struktureffekte und Fokussierung sind unerlässlich, wenn eine Modernisierung der Volkswirtschaft angestrebt wird. Dazu gehört auch die Reform des Föderalismus. Möge die Politiker der Mut nicht verlassen, die Zuständigkeit für verschiedene Steuern wieder einzelnen Ebenen allein in die Hand zu geben. Denn die zahlreichen Mischsteuern verursachen Verquickungen, die aufwendige und meist wenig fruchtbare Abstimmungen zwischen Bundestag und Bundesrat erforderlich machen.

Wachsender Konsens

Das Ziel der Steuersenkung kann angesichts leerer Kassen also nicht als primäres oder zumindest nicht als einziges Ziel bestehen. Vielmehr muss es ergänzt werden. Und hier scheint sich ein Konsens von Opposition und Bundesregierung, aber auch Teilen der Wirtschaft abzuzeichnen: Primäres Ziel müsse eine Steuervereinfachung sein. So sehr man diesem Ansinnen beipflichten möchte, so bleibt doch die Frage offen, wie dies erfolgen soll. Jeder nennt gerne die niedrigen nominalen Steuersätze, aber kaum einer wagt es, die zur Finanzierung notwendigen drastischen Einschnitte bei den zahlreichen Steuervergünstigungen und sonstigen Subventionen ganz konkret zu benennen - und umzusetzen!

Soziale Gerechtigkeit ist ein weiteres Kriterium. Nach einer Studie der renommierten Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung in Paris hat Deutschland eine der weltweit am gerechtesten ausgestalteten Einkommensteuern. Dies basiert gerade darauf, dass wir einen linearprogressiven Tarif - ohne große Sprünge, wie derzeit teils vorgeschlagen - haben. Von dieser Struktur sollte daher nicht ohne Not abgewichen werden. Aber an zwei Stellen ist auch hier noch weiterer Nachholbedarf. Das Kindergeld bzw. die Kinderfreibeträge müssen weiter an das notwendige Niveau nach oben angepasst werden. Die Bundesregierung muss ihren Kurs der Anhebung also konsequent fortführen.

Der andere Schwachpunkt ist die Verlagerung von Kosten auf zukünftige Generationen. Diesen wollte Bundesfinanzminister Eichel ausmerzen und die Zinsbelastungen des wachsenden Schuldenbergs abbauen. Aber das sind bei weitem noch nicht alle Zukunftskosten. Jeder weiß heutzutage, dass die Umweltkosten noch nicht ausreichend in unserer Gesellschaft berücksichtigt werden. Dabei können Klimaveränderungen gravierende Rückwirkungen auf unsere Wirtschaft und Gesellschaft haben. Die Hochwasserflut vor 18 Monaten im Osten Deutschlands mit knapp 10 Milliarden Schadenskosten gab nur einen bitteren Vorgeschmack. Da ist vorsorgender Klimaschutz günstiger - und wenn es doch eintritt, dann sollten wenigstens die Verursacher dafür zahlen, aber nicht die Betroffenen.

Die Ökologische Steuerreform

Um das Verursacher- und Vorsorgeprinzip im Steuersystem einzuführen, ist daher die Ökologische Steuerreform eingeführt worden. Sie gibt auf marktwirtschaftliche Weise Anreize für jeden Einzelnen, sich umweltfreundlich und zukunftsgerecht zu verhalten. Auch mit dem Ziel der Steuervereinfachung steht sie in vollem Einklang. Lediglich 0,13 Prozent des Aufkommens gehen für öffentliche Verwaltungskosten drauf - weit weniger als bei den allermeisten anderen Steuern.

Dieser Kern der Ökologischen Steuerreform muss daher einerseits ab 2005 verstärkt und weiter zu einer Ökologischen Finanzreform ausgebaut werden, bei der umweltschädliche Subventionen abgebaut werden. Damit verbunden ist eine Steuervereinfachung und eine Ausrichtung des Finanzsystems an einer zukunftsfähigen Entwicklung. Das heißt, einer Berücksichtigung ökologischer, sozialer und ökonomischer Aspekte. Das muss letztlich auch das Hauptziel einer Steuer- und Finanzreform sein. Nur dann kann der Staat seinen Kernaufgaben nachkommen.

Ein ungleich stärkeres Hochwasser könnte auch im Westen, am Rhein, ganze Landstriche dauerhaft unter Wasser setzen - gefördert durch die Steinkohlesubventionen. Denn durch das Baggern unter dem Rhein ist der Boden hinter den Dämmen am Rhein um mehrere Meter gesunken. Sollte dieses Areal auf Grund eines Rheinhochwassers richtig überflutet werden, ist kaum mehr vorstellbar, wie das Wasser aus dem tiefer gelegenen Umland wieder abfließen kann. Die Behauptung, solche Subventionen seien nicht umweltschädlich, grenzt an Absurdität.

Ziel einer Steuer- und Finanzreform muss es daher sein, eine moderne und nachhaltige Volkswirtschaft aufzubauen. Auch staatliche Anreize wie die Eigenheimzulage und die nach wie vor großzügige Pendlerpauschale tragen zu mehr Flächenversiegelung bei. Sie müssen also weiter gesenkt werden. Dann könnten vielleicht auch Steuersenkungen wahr werden. Denn warum sollten Bürgerinnen und Bürger ausgerechnet auch noch für umweltschädliche Subventionen höhere Steuern zahlen?

<http://www.fr-aktuell.de/uebersicht/volltextsuche/?such=schlegelmilch&x=8&y=6>

Ökosteuer vor dem Bundesverfassungsgericht – eine Stellungnahme

[Roland Jahn – FÖS, 11.03.2004] Anlässlich der Verfassungsbeschwerde der Spediteure bezüglich der Ökosteuer vor dem Bundesverfassungsgericht (wir berichteten in der letzten Ausgabe) gab auch der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. am 2. Dezember eine Stellungnahme ab. Gegenstand der Verfassungsbeschwerde der Spediteure ist die Erhöhung der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe zum 1. April 1999 sowie jeweils zum 1. Januar 2000, 2001, 2002 und 2003 um jeweils 6 Pfennig (3,07 Cent) je Liter. Die Beschwerde wendet sich dagegen, dass bestimmten Verkehrsträgern und den Unternehmen des produzierenden Gewerbes, nicht aber Dienstleistungsunternehmen Steuervergünstigungen gewährt werden. In seiner Stellungnahme prangert der BGL in erster Linie die übermäßig hohe Belastung deutscher Transportunternehmen gegenüber der europäischen Konkurrenz durch die Ökosteuer an. So sollen laut Prognosen die Güterverkehrsleistungen im Transitverkehr um 109,5 Prozent, im internationalen Verkehr um 90,6, in Mittel- und Osteuropa sogar um 190, im nationalen Bereich aber nur um 34 Prozent steigen. Im Zuge der Dienstleistungsfreiheit sei es gebietsfremden Transportunternehmen möglich, ihre heimischen Wettbewerbsvorteile auch in Deutschland gegen deutsche Transportunternehmen auszuspielen. Die in Deutschland erhobene Ökosteuer führe zu Wettbewerbsverzerrungen und habe in den vergangenen Jahren bereits eine deutliche Zunahme des Anteils ausländischer Fahrzeuge an der Verkehrsleistung in Deutschland bewirkt. So sei die Verkehrsleistung ausländischer LKW bis 2002 um rund 15 Prozent gegenüber 1998 gewachsen, die Verkehrsleistung deutscher LKW aber nur um etwa 2,4 Prozent. Der Anteil deutscher LKW an den Ein- und Durchfahrten über deutsche Grenzen sei bis 1998 bei etwa 35 Prozent stabil gewesen, habe sich aber seitdem auf 23,8 Prozent dramatisch verringert. Ausländische Transportunternehmen seien von den Preiserhöhungen in Deutschland nicht betroffen, da sie mit 1.400 l Serientanks rund 3.500 km zurücklegen könnten bevor eine neue Betankung notwendig werde. Diese Situation und die übermäßige Kostenbelastung bedeute für viele deutsche Transportunternehmen eine existenzielle Bedrohung. Das erkläre auch die überdurchschnittliche Steigerung der Insolvenzquote um 40 Prozent

zwischen 1999 und 2002.

Finanzstaatssekretärin Barbara Hendricks dagegen argumentierte in ihrer Stellungnahme, ohne die Entlastung der Rentenversicherung durch die Ökosteuer läge der Beitrag nicht bei 19,5, sondern bei 21,2 Prozent. Mit der steuerlichen Entlastung der Produktionsbetriebe bei der Ökosteuer habe der Gesetzgeber vermeiden wollen, "dass der Wirtschaftsstandort Deutschland geschwächt wird". Die Probleme der Spediteure seien nicht durch die Ökosteuer begründet, sondern durch einen Verdrängungswettbewerb auf Grund von Überkapazitäten. Natürlich führt der BGL wie alle Lobbyverbände viel statistisches Material ins Feld, das aber mit Vorsicht zu genießen ist. So lässt sich die sehr viel höhere prognostizierte Zunahme der Verkehrsleistungen in Mittel- und Osteuropa leicht erklären: Da diese Märkte sich erst noch entwickeln, und die EU-Osterweiterung vor der Tür steht, ist eine überdurchschnittliche Zunahme in diesem Bereich kein Wunder, während eine mäßige Zunahme im nationalen Güterverkehr ebenfalls nicht weiter verwundert, da der deutsche Markt ja schon sehr weit entwickelt ist, und deshalb auch keine so großen Wachstumsschübe zu erwarten sind. Auch die Verringerung des Anteils deutscher LKW an den Ein- und Durchfahrten über deutsche Grenzen lässt sich teilweise durch die Öffnung Osteuropas erklären. Denn die Statistik zeigt einen bereits seit 1985 rückläufigen Trend, nicht erst seit 1998. Auch das Argument, dass ausländische Fuhrunternehmer erst nach 3.500 km tanken müssen, und damit von der deutschen Ökosteuer nicht getroffen werden, ließe sich im Prinzip umdrehen. Denn deutsche Spediteure können selbstverständlich auch im Ausland tanken, wenn ihre Fahrten ein ausländisches Ziel haben, und damit die niedrigeren Preise im Ausland nutzen. Im Inland haben aber die ausländischen Spediteure nur einen bedingten Vorteil, da ja für ausländische LKW noch die Anfahrtkosten aus dem Ausland hinzukommen.

Dennoch ist der Vorwurf der Wettbewerbsverzerrung ernst zu nehmen und die überdurchschnittliche Zunahme der Insolvenzen im Transportgewerbe sollten nicht auf die leichte Schulter genommen werden. Zugegebenermaßen befindet sich der Preis für einen Liter Dieselkraftstoff im Januar 2004 mit 0,87 € hinter Großbritannien (1,12 €) und Italien

(0,88 €) an dritter Stelle im europäischen Vergleich. Die Diskussion zeigt, dass eine Harmonisierung der Kraftstoffbesteuerung im europäischen Rahmen notwendig ist, die aber eher in Richtung einer europaweit koordinierten Ökosteuer laufen sollte, auch um die europäischen Klimaschutzziele zu erreichen. Denn Sinn und Zweck der Ökosteuer ist ja, weh zu tun, um Effizienzsteigerung und technologische Entwicklung zu fördern. Würde man allen Wirtschaftszweigen wieder Vergünstigungen einräumen, würde der Steuerungseffekt der Ökosteuer damit untergraben und ihre Effektivität würde darunter leiden. Sinnvoller wäre es die Vergünstigungen

Neuverteilung der EU-Agrarsubventionen - Umweltfolgen müssen zentrale Rolle spielen

[Frankfurter Rundschau, Reinhild Benning, 26.02.2004] Bei der EU-Agrarreform geht es zu wie bei einem bekannten Kinderspiel. Zuerst rufen alle, dass sie keine Angst vor "grünen Subventionen" haben: Staaten sollen in Zukunft die Landwirtschaft nur dann fördern, wenn sie ökologische Standards einhält. Sie dürfen nicht mehr die landwirtschaftliche Produktion verbilligen und damit den Wettbewerb verzerren. So verlangt es die Welthandelsorganisation (WTO); so begründet die EU ihre Agrarreform. Doch je näher die Reform auf die Mitgliedsstaaten zukommt, desto schneller laufen einige Verhandlungspartner davon, um ihre Haut beziehungsweise ihre Besitzstände zu retten.

In Deutschland geht das Ringen um die Neuverteilung der Agrarsubventionen in die heiße Phase. Bundestag und Bundesrat haben begonnen, über das Gesetz zur Umsetzung der Agrarreform zu verhandeln. Bis zum 1. August diesen Jahres muss die Regierung ihren Beschluss nach Brüssel melden. Es geht um viel Geld für die deutschen Bauern: 5,5 Milliarden Euro pro Jahr. Und darum, ob die Landwirtschaft aus der Sackgasse der industriellen Produktion mit all ihren Umweltproblemen herausfindet.

Das bisherige Subventionssystem hatte fatale Folgen. Es kam darauf an, was und wie viel ein Bauer produzierte. Ob er dabei Lebensräume für seltene Tieren und Pflanzen bewahrte, Qual-Zucht vermied oder besonders geschmackvolle Lebensmittel auf den Markt brachte oder nicht, spielte keine Rolle. Mit chemischer Hilfe sollten Böden, Bäume und Vieh so viel hergeben wie möglich. Monokulturen und Massentiere breiteten sich aus, Gewässerqua-

gen für alle Branchen in ganz Europa zu reduzieren, und somit auch die Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen.

Denn es kann selbstverständlich nicht das Ziel der Ökosteuer sein, dafür zu sorgen, dass deutsche Transportunternehmen durch ausländische Transportunternehmen verdrängt werden. Für die Umwelt wäre dadurch nichts gewonnen. Aber eine zunehmende Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn macht Sinn und ist genau der gewünschte (und auch eintretende) Effekt der Steuerreform. 2003 stieg beispielsweise die gesamte Transportleistung der Schienenverkehrs um 4,1 Prozent.

lität und regionale Vielfalt gingen verloren. Unter steigendem Kostendruck setzten sich die großen Betriebe gegen die kleinen durch. Zurzeit gehen rund vierzig Prozent der Beihilfen an nur zwei Prozent der Betriebe.

Pauschale Prämien

Das Standardmodell der EU-Agrarreform würde daran nicht viel ändern. Denn jeder Hof soll weiter so viel Fördergeld bekommen wie bisher. Gezahlt wird jedoch nicht mehr nach wirtschaftlicher Leistung, sondern pauschal pro Betrieb. Die Prämien wären nicht mehr an die Produktion gebunden, aber die Gewinner immer noch die gleichen. Für dieses Modell setzt sich vor allem der Deutsche Bauernverband ein, weil damit die "wettbewerbsfähigen Betriebe" gefördert würden. Dabei sollten diese ja am wenigsten auf staatliche Hilfen angewiesen sein. In der WTO fand EU-Agrarkommissar Fischer wenig Verständnis bei den Entwicklungsländern, als er die Betriebsprämie als "gegrünte Subvention" anpries.

In Deutschland haben sich Landwirtschaftsministerin Künast und die Mehrzahl der Bundesländer bereits grundsätzlich auf ein anderes Verteilungsmodell geeinigt: Bundesweit sollen Landwirte für jeden Hektar landwirtschaftliche Fläche die gleiche Prämie erhalten. Alternative Bauernverbände sowie Verbraucher-, Tierschutz- und Umweltorganisationen unterstützen dies, fordern jedoch dringend weitere Anpassungen. Großflächige Betriebe dürfen nicht so weit gefördert werden, dass sie kleine bäuerliche Betriebe mit Billigangeboten vom Markt verdrängen können. Umweltfreundliche Anbaumethoden und Zusatzleistungen erfordern in der

Regel mehr Personal. Deshalb muss bei der Berechnung der Flächenprämie die Zahl der Arbeitskräfte auf einem Hof berücksichtigt werden, so wie es das Saarland, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein vorschlagen.

Für einen ökologisch besonders wertvollen Zweig der Landwirtschaft könnte die Flächenprämie die letzte Rettung sein. Grünlandbetriebe mit ihren Wiesen und Weiden sind wichtig für die umweltfreundliche Milch- und Fleischerzeugung, den Hochwasserschutz, den Erhalt der Artenvielfalt und des regionaltypischen Landschaftsbilds. Dennoch gingen sie bisher leer aus. Direktbeihilfen flossen überwiegend an Ackerlandbetriebe. Durch den Verfall der Milchpreise stehen viele Grünlandbetriebe mittlerweile vor dem wirtschaftlichen Aus. Wenn die Agrarreform ihnen rechtzeitig zu Hilfe kommen soll, muss die Umverteilung der Subventionen entschlossen angegangen werden.

Der Gesetzentwurf sieht vor, die Flächenprämie von 2005 bis 2012 schrittweise einzuführen. Grünland soll anfangs mit durchschnittlich gut 80 Euro pro Hektar gefördert werden. Sinnvoll wären aber mindestens 150 Euro. Einige Länder wie Schleswig-Holstein sind bereit, schon zu Beginn mehr Geld auf die Fläche umzulegen. Andere wie Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg wollen den Abbau der alten Prämienverteilung um drei Jahre hinausschieben. Damit lassen sie bäuerliche Betriebe im Stich und handeln offensichtlich im Interesse des Bauernverbandes und einiger weniger Großbetriebe.

Laut EU-Kommissar Fischler besteht die neue Legitimation für Agrarsubventionen in ihrer positiven Umweltwirkung. Welche Umweltauflagen die Landwirte einhalten müssen, bestimmen die Mitgliedsstaaten im Detail selbst. In Deutschland kann von wirksamen Umweltauflagen noch keine Rede sein. Nicht einmal Monokulturen werden von der Förderung ausgeschlossen. Prämien könnte auch jeder beanspruchen, der seine landwirtschaftliche Fläche offen hält und einmal im Jahr mulcht, das

heißt die Pflanzen mäht, zerkleinert und liegen lässt. Das ist schnell gemacht, kostet rund 50 Euro pro Hektar und bringt am Ende der Reform gut 300 Euro pro Hektar. Warum dann noch Menschen in einer ökologisch sinnvollen Produktion beschäftigen, wenn die Flächenbeihilfe allein schon für gutes Einkommen sorgt?

Gezielte Förderung

Eine weitere Umweltoption der EU-Agrarreform wird im deutschen Gesetzentwurf überhaupt nicht aufgegriffen. Die Mitgliedsstaaten dürfen zehn Prozent der Zahlungen an Brüssel einbehalten und für besondere landwirtschaftliche Tätigkeiten im Bereich Umwelt, Qualität und Vermarktung verwenden. Das Geld wird dringend gebraucht - etwa für die gezielte Förderung des Ökolandbaus, der Artenvielfalt, des Naturschutzes, der Beweidung oder der regionalen Vermarktung. Zumindest die Bundesländer sollten das Recht wahrnehmen, Geld einzubehalten, um sinnvolle Leistungen in den Regionen zu finanzieren.

Die EU-Agrarreform bietet guten Spielraum für die Förderung einer multifunktionalen Landwirtschaft. Bund und Länder müssen ihn in den kommenden Wochen nutzen. Der Deutsche Bauernverband fürchtet nichts mehr als das und fordert die "Eins-zu-eins-Umsetzung der EU-Beschlüsse". Gemeint ist wohl, dass sich möglichst nichts ändern soll - so als seien Subventionen für Großbetriebe eine Art gottgegebenes Privileg.

Wenn sich Bund und Länder nicht auf eine rasch wirksame Umverteilung und auf nennenswerte Umweltauflagen einigen, wird sich die Gesellschaft zu Recht fragen, ob Agrarsubventionen überhaupt Sinn machen. Warum sollen weiter die Betriebe profitieren, die mit ihrer intensiven Produktion das Grundwasser belasten, die Bodenerosion vorantreiben, Millionen von Tieren wie Industrieprodukte behandeln und Landschaften zerstören - während umweltfreundlichere bäuerliche Betriebe aufgeben müssen?

Umweltexperten befürworten umstrittenes Konzept für Emissionshandel

[Frankfurter Rundschau, Vera Gaserow, 24.02.2004] Im Konflikt zwischen den rot-grünen Kabinettskollegen Wolfgang Clement und Jürgen Trittin leistete der Sachverständigenrat für Umweltfragen dem grünen Umweltminister ungewöhnlich

deutlichen Flankenschutz.

Trittins Entwurf für einen nationalen Allokationsplan, der jetzt im Zentrum der Kontroverse mit dem Wirtschaftsminister und der Industrie steht, sei ein "vernünftiger Kompromiss", urteilte das Experten-

gremium am Montag. Der Plan enthalte bereits "sehr weitgehende Konzessionen" an die Wirtschaft, warnten die wissenschaftlichen Ratgeber der Bundesregierung vor weiteren umweltpolitischen Zugeständnissen. So habe Trittin nicht nur die kostenlose Ausgabe von Emissionszertifikaten an die Industrie zugesagt, sondern auch zusätzliche Verschmutzungsrechte für die Stilllegung von Atomkraftwerken zugebilligt.

"Falls die Bundesregierung den vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) vorgetragenen Einwänden folgen sollte, würde dies letztlich darauf hinauslaufen, die weltweit beachtete, ursprünglich parteiübergreifend getragene deutsche Klimapolitik zurückzuwerfen", heißt es in der Stellungnahme des Sachverständigenrats, der die Bundesregierung seit mehr als 30 Jahren berät. Würde die Regierung den Forderungen des BDI nachkommen, bedeutete das faktisch einen Wiederanstieg der klimaschädlichen Schadstoffe.

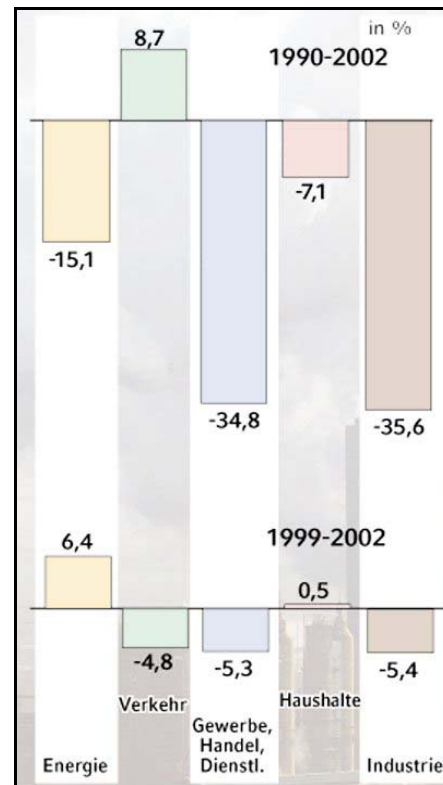
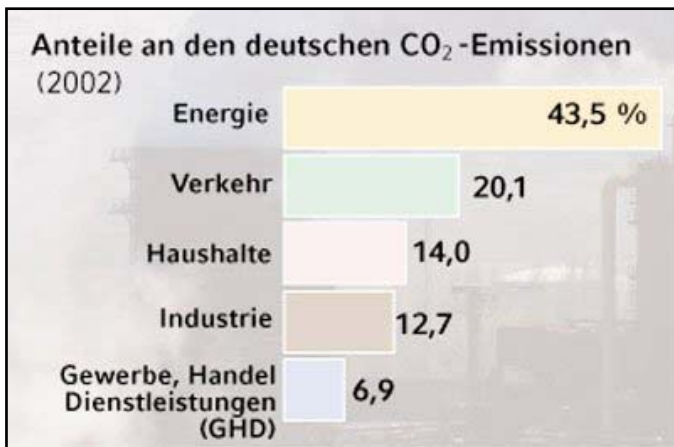
Schon jüngste Erhebungen zur Vorbereitung des Emissionshandels hatten ergeben, dass die Industrie - entgegen ihrer eigenen Selbstverpflichtung zum Klimaschutz - ihren Schadstoffausstoß in den vergangenen drei Jahren wieder deutlich erhöht hat. Vor allem die Energieversorger hatten beim Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids deutlich zugelegt. "Mit großer Sorge", beobachtete der Rat auch, wie die Industrie mit zum Teil irreführenden

Informationen "um so viele Emissionsrechte wie möglich" pokere, erklärte der Generalsekretär des Expertengremiums, Christian Hey. Dabei hoffe der BDI offenbar auf den Kanzler.

Als besonders alarmierend stuft der Umweltrat ein, dass in der aktuellen Auseinandersetzung um den Allokationsplan vor allem die beiden großen Energiekonzerne RWE und Vattenfall den Ton angäben, die für die Zukunft der Kohleverstromung kämpften. Wenn die deutsche Stromwirtschaft bei der Erneuerung ihres Kraftwerksparks aber auf die Kohle setze, berge das auch das Risiko ökonomischer Fehlentwicklungen. Mit der Option für die Kohlekraft würde sich Deutschland von einem europäischen Trend abkoppeln. Andere europäische Länder planten deutlich mehr Gaskraftwerke und Erneuerbare Energieträger.

Wirtschaftsminister Clement und der BDI wollen beim Emissionshandel zumindest eine gleichwertige Option für Kohlekraftwerke offen halten. Sie kritisieren, Trittins Allokationsplan bedeute eine Privilegierung anderer Energieträger.

Bis Ende März muss Deutschland seine Pläne für die Zuteilung von Verschmutzungsrechten bei der EU-Kommission eingereicht haben. Bei einem ähnlich heftigen Streit zwischen dem Umwelt- und dem Wirtschaftsminister über die Erneuerbaren Energien hatten beide bei einem Gespräch im Kanzleramt letztlich einen Kompromiss gefunden.



Veränderung der deutschen CO₂-Emissionen nach Verursachensektoren (FR-Infografik)

EU genehmigt Steuerbefreiung für Biokraftstoffe

[BMU-Pressedienst Nr. 043/04; Berlin, 18.02.2004]
 Die EU-Kommission hat die von der Bundesregierung beschlossene Steuerbefreiung für Biokraftstoffe und Bioheizstoffe bis 2009 genehmigt. Die Steuerbefreiungen sind unmittelbar nach der Entscheidung in Kraft getreten. Bundesumweltminister Jürgen Trittin begrüßte die Zustimmung der EU: "Diese langfristige Steuerbefreiung schafft Anreize, den Verkehr umweltgerechter zu gestalten. Sie ist ein wichtiger Schritt zur weiteren Reduktion der CO₂-Emissionen in diesem Bereich. Wir brauchen in diesem Sektor weitere Erfolge, um unsere Klimaschutzverpflichtungen erfüllen zu können."

Der Verkehrsbereich ist ein Sorgenkind beim Klimaschutz. Bis 1999 sind hier die CO₂-Emissionen gestiegen und lagen 15 Prozent über denen von 1990. Die von der Bundesregierung eingeführte ökologische Steuerreform hat dazu beigetragen, diesen Trend umzukehren. Seit 2000 gehen die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors kontinuierlich zurück. Heute liegen sie nur noch 8,5 Prozent über dem Niveau von 1990.

Ende 2003 hatte die Bundesregierung die Steuerbe-

freiung für Biokraftstoffe ausgedehnt: Einbezogen sind seither auch sämtliche Gemische von Biokraftstoffen mit fossilen Energieträgern sowie Bioheizstoffe und Gemische mit Bioheizstoffen. Mit den Biokraftstoffen ist der Weg für weitere CO₂-Einsparungen frei. Reiner Biodiesel und reines Bioethanol, die nunmehr steuerbegünstigt dem Diesel bzw. dem Ottokraftstoff zugemischt werden können, haben gegenüber konventionellem Diesel oder Ottokraftstoff einen CO₂-Vorteil von ca. 50 Prozent. Bereits seit vielen Jahren ist der bisher meist verwendete Biokraftstoff, Biodiesel, von der Mineral- und Ökosteuer befreit.

Die Bundesregierung hat darüber hinaus auch für den umweltfreundlichen Kraftstoff Erdgas einen starken Anreiz zum verstärkten Einsatz geschaffen. Bis 2020 wurde ein sehr günstiger Steuersatz festgelegt.

http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten.ksh?p_action.gettxt=gt&doc=IP/04/228|0|RAPID&lg=DE
<http://www.bmu.de/de/1024/js/presse/2004/pm043/>

Mineralölriesen mischen Sprit mit umweltfreundlichen Zusätzen aus Raps und Rüben

[Frankfurter Rundschau, Oliver Ristau, 23. Februar] Die beiden Mineralölkonzerne BP und Shell bieten hier zu Lande ab sofort an ausgesuchten Tankstellen ihren Kraftstoff mit einer Beimischung von Biodiesel und Bioethanol an. Damit können Autofahrer erstmals Biosprit aus nachwachsenden Rohstoffen an deutschen Markenstationen tanken. Ab dem 1. Januar 2004 hat die Bundesregierung die Beimischung von bis zu fünf Prozent zum klassischen Kraftstoff von der Mineralölsteuer befreit, und dafür grünes Licht aus Brüssel bekommen. Bisher galt der Steuervorteil nur für reinen Biodiesel.

Hintergrund ist die Biokraftstoffrichtlinie der Europäischen Union vom Mai 2003, die über eine Steigerung des Anteils der Bioenergien am gesamten Kraftstoff-Mix auf zwei Prozent bis 2005 und 5,75 Prozent bis 2010 den CO₂-Ausstoß mindern will. Nach Angaben des Bundesumweltministeriums blasen Ökocomponenten 50 Prozent weniger CO₂ in die Atmosphäre als die Rohölderivate. Das Marktpotenzial der Biokraftstoffe hier zu Lande wird für 2010 auf gut drei Millionen Tonnen geschätzt.

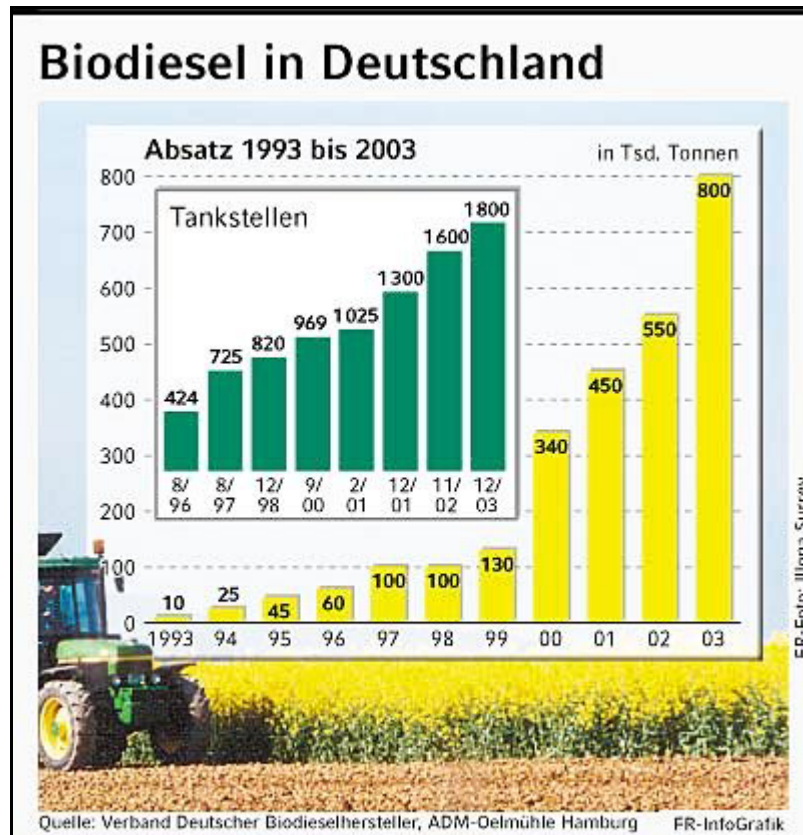
Die Mineralölkonzerne stellen den neuen Kraftstoff nicht selbst her. "Wir kaufen die Biomengen zu", sagt Shell-Sprecher Rainer Winzenried. Derzeit geschieht das vor allem bei der Raffinerie PCK in Schwedt an der Oder, an der BP und Shell allerdings mit zusammen 75 Prozent beteiligt sind. Seit diesem Monat mischen die Brandenburger ihrem Diesel Biodiesel und ihren Ottobenzinen indirekt Bioethanol (Siehe "Sprit aus der Natur") zu. Da der PCK-Sprit vor allem nach Berlin und Umgebung geliefert wird, gibt es den gemischten Kraftstoff zunächst vorwiegend an BP/Aral- und Shell-Tankstellen im Großraum der Bundeshauptstadt zu kaufen - und noch nicht an allen 5100 Stationen der beiden Ölmultis hier zu Lande. Zusätzlich hat eine BP-Raffinerie in Gelsenkirchen mit der Auslieferung eines Diesel-Mix begonnen.

"Bis 2005 werden alle deutschen Raffinerien gemischten Kraftstoff anbieten", schätzt Rainer Düll, Sprecher von Südzucker in Mannheim. Deutschlands Zuckerproduzent Nummer eins will bis dahin in Sachsen-Anhalt Europas größte Bioethanolanlage in Betrieb nehmen, die jährlich 260 Millionen Liter des Bioalkohols aus der Verarbeitung von

Weizen gewinnen soll. Noch gibt es in Deutschland keine solchen Fabriken. "Das hiesige Marktvolumen lag 2003 bei 150 Millionen Liter und ging zum Beispiel in die Spirituosen- und chemische Industrie", sagt Lutz Wilkening, Geschäftsführer des mittelständischen Ethanolherstellers KWST aus Hannover. Der Biokraftstoff für die Raffinerie in Schwedt stammt zu einem Großteil aus Spanien und wird von Europas Marktführer Abengoa aus Sevilla in Kooperation mit KWST nach Brandenburg geliefert. Volumen 2004: 41 Millionen Liter. "Wird die EU-Richtlinie eingehalten, wird sich der Bedarf in Deutschland bis 2010 auf 1,5 Milliarden Liter verzehnfachen", schätzt Wilkening. Deshalb sind neue Fabriken in Deutschland in Planung. Neben den Spaniern und Südzucker will auch die bayerische Sauter-Gruppe in neue Bioethanolanlagen investieren. Sauter will Roggen zu Biosprit verarbeiten.

Während Deutschland beim Bioethanol noch nachlegen muss, ist die Nation beim Biodiesel europaweit schon führend. Vom dem Kraftstoff aus Raps wurden 2003 rund 800 000 Tonnen abgesetzt, zu 70 Prozent an das Transportgewerbe, der Rest über 1800 freie Tankstellen. "Die Kapazitäten liegen in Deutschland bei etwa 1,2 Mio. Tonnen", sagt Petra Spricke, Geschäftsführerin des Verbandes Deutscher Biodieselhersteller (VDB) aus Berlin. "Damit ließe sich mehr als zwei Prozent des deutschen Kraftstoffverbrauchs decken."

Vorausgesetzt, der Preis für den Biodiesel-Rohstoff Rapsöl steigt nicht weiter. "Derzeit wird die Tonne mit 700 US-Dollar gehandelt und damit so hoch wie seit über zehn Jahren nicht mehr", sagt Frau Spricke. "Ziehen die Preise noch mehr an, wird sich Biodiesel für die Mineralölwirtschaft trotz Steuerbefreiung nicht mehr rechnen", befürchtet Detlef Evers von der ADM-Oelmühle Hamburg, Deutschlands größtem Biodiesel-Produzenten. Im vorigen Jahr war der steuerbefreite reine Biodiesel noch rund 10 Cent billiger als der herkömmliche. Bei einem Einsatz von fünf Prozent je Liter Kraftstoff bliebe eine Preisvorteil von 0,5 Cent. Dieser Bonus werde aber nicht an die Endkunden weitergegeben, so ein BP-Sprecher. "An jeder Raffinerie haben wir Investitionen im einstelligen Millionenbereich zu tätigen", heißt es zur Begründung.



Stichwort Biodiesel:

Biodiesel wird in Ölmühlen vor allem aus gelbblühendem Raps gewonnen. Sein Samen besteht maximal zu 45 Prozent aus Öl. Bis das Öl als Kraftstoff in die Tanks darf, muss es im chemischen Prozess der Umesterung zu Rapsölmethylester (RME) veredelt werden. In Deutschland wird Raps auf einer Fläche von zirka 700 000 Hektar angebaut. Da die Pflanzen den Boden sehr stark beanspruchen, können sie nur alle vier Jahre angepflanzt werden. Bioethanol ist ein Alkohol, der aus dem Zucker nachwachsender Rohstoffe hergestellt wird.

Der Zucker wird entweder direkt aus Zuckerrohr und Rüben gewonnen oder indirekt über die Umwandlung von Stärke aus Getreide. Für den Kraftstoffeinsatz kann Bioethanol zum einen direkt zugemischt werden, was hier zu Lande aber wegen technischer Schwierigkeiten - anders als in Brasilien und USA - noch nicht geschieht. Stattdessen wird es in einem chemischen Verfahren zum Kraftstoffzusatz ETBE (Ethyl-Tertiär-Butyl-Ether) umgewandelt, der das auf Methanol basierende Antiklopffmittel MTBE ersetzt, und dem Ottokraftstoff zur Oktanzahlverbesserung zugemischt wird.

Haushaltsexperten einigen sich auf Subventionsabbau

[Stefan Vetter, FÖS] Die Haushaltspolitiker der rot-grünen Koalition haben sich auf einen Subventionsabbau in Höhe von 1,2 Milliarden Euro geeinigt. Wie aus Teilnehmerkreisen verlautete entfallen davon 400 Millionen auf Steuervergünstigungen und rund 800 Millionen auf Finanzhilfen. Verkehrsminister Manfred Stolpe muss mit 546,8 Millionen Euro die massivsten Kürzungen hinnehmen.

Die Bahn wird durch die Subventionskürzungen weniger stark belastet als bislang befürchtet. Nach den Beschlüssen der Koalition werden 129 (statt

245) Millionen Euro bei den Investitionen für Schienenwege gestrichen, weitere 139 (statt 278) Millionen Euro bei den Regionalmitteln. Damit wird der Nahverkehr finanziert. Stattdessen werden auch im Straßenbau Mittel gestrichen, was nach den Plänen der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück ursprünglich nicht vorgesehen war. Das einseitige Streichen von Investitionsmitteln bei der Bahn war auf heftigen Widerstand der Grünen gestoßen. Rund 45 Prozent der gekürzten Verkehrssubventionen gehen jetzt zu Lasten der Bahn, 50

Prozent auf das Konto Straßenbau, berichtete die Verkehrs- und Haushaltspolitikerin Franziska Eichstädt-Bohlig.

Weil der Maut-Ausfall durch die Freigabe gesperrter Ausgaben im Verkehrsetat ausgeglichen wurde,

schlägt jetzt nur noch der Subventionsabbau zu Buche. Der Bahn stehen damit 3,9 Milliarden Euro plus eine Milliarde Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Für die Straße sind 4,7 Milliarden Euro geplant.

Nordrhein-Westfalen führt Wasserentnahmeentgelt ein

[Stefan Vetter - FÖS, 09.03.2004] Die Fraktionen von SPD und den Grünen haben sich im Düsseldorfer Landtag auf die Einführung eines „Wasser-Cents für NRW“ geeinigt. Der seit Februar 2004 geltende Regelsatz für Privathaushalte, Produktion, Gewerbe und Wirtschaft beträgt 4,5 Cent pro Kubikmeter. Die Landtagsfraktion der Grünen schätzt die zusätzliche Belastung pro Person bei durchschnittlichem Wasserverbrauch auf moderate 18 Cent pro Monat. Für besonders wasserintensive Betriebe gelten Ausnahmeregelungen, während die Landwirtschaft aufgrund des sonst nötig gewordenen Verwaltungsaufwands komplett von der Zahlung befreit ist.

Das Gesamtaufkommen durch das Wasserentnahmeentgelt wird für 2004 auf insgesamt 116 Millionen Euro, für 2005 auf 126,5 Millionen Euro geschätzt. Mit den Einnahmen sollen ökologische Projekte gefördert werden. Besonders profitieren sollen vor allem Maßnahmen, die dem Gewässer-

schutz oder der Wasserqualität zugute kommen. Die Landesregierung erwartet insbesondere bei der Industrie eine verstärkte Lenkungswirkung hin zu wassersparenden Technologien. Umweltverbände begrüßten die Erhebung des „Wasser-Cents“, die Verbraucherzentrale NRW sprach von einem „grundsätzlich geeigneten Instrument des Ressourcenschutzes.“

Wasserentnahmeentgelte wurden vor Jahren bereits in neun anderen Bundesländern eingeführt: Baden-Württemberg (1988), Hamburg (1989), Bremen (1992), Berlin (1992), Niedersachsen (1992), Sachsen (1993), Schleswig-Holstein (1994) Brandenburg (1994), Mecklenburg-Vorpommern (1994). Die Regelsätze variieren dort zwischen 1 Cent bis 30 Cent.

Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie unter:

<http://www.foes-ev.de/downloads/040116-Kommunalrundbrief-Wassercent.pdf>

Bund einigt sich mit Toll Collect über die Lkw-Maut

[Tagesspiegel, 01.03.2004] Nach der Mitte Februar ausgesprochenen Kündigung des Maut-Vertrags konnten die Bundesregierung und das Betreiber-Konsortium Toll Collect zwei Wochen später die vollkommene Blamage vorerst doch noch abwenden. Die Vereinbarungen im Einzelnen: Bei dem bislang schon angebotenen zweistufigen Aufbau des Systems ab Anfang 2005 beziehungsweise 2006 soll es bleiben. Pro Monat zahlt das Konsortium 40 Millionen Euro Verspätungsstrafe, die sich in acht Monaten auf 80 Millionen Euro in gleich bleibenden Schritten steigert – maximal also 780 Millionen Euro für das Jahr 2005 wenn auch der neue Termin nicht gehalten werden kann.

Nach der offiziellen Inbetriebnahme des Systems greift die Haftung. Pro Monat fallen dann bei Versagen rund 83 Millionen Euro an, maximal eine Milliarde Euro im Jahr 2005. Danach gelte die unbegrenzte Haftung des Konsortiums wie beim alten Mautvertrag, so Kanzler Schröder.

Vereinbart ist weiterhin die Lieferung von 500 000 Lkw-Bordcomputern für die erste Version, die den Neubau von Straßen nicht berücksichtigen kann. Siemens wird den Angaben zufolge jetzt die zweite Version, die ab dem Jahr 2006 zum Einsatz kommen soll, federführend entwickeln, sagte Telekom-Chef Ricke. Die Deutsche Telekom wird auch die technische Führung bei Toll Collect übernehmen. Um dies zu unterstreichen, wird unter anderem der für die Konzernsparte T-Systems verantwortliche Vorstand Konrad Reis den Aufsichtsratsvorsitz bei Toll Collect übernehmen.

Bislang hatte das Konsortium maximal 800 Millionen Euro Haftung pro Jahr angeboten. Die Vertragsstrafe ab März beträgt lediglich fünf Millionen Euro pro Monat. Daimler-Chrysler-Chef Jürgen Schrempf hatte zuvor Druck gemacht. Auf der Bilanzpressekonferenz seines Unternehmens hatte der Manager gesagt, dass das Konsortium an dem Vertrag festhalten und in zehn Tagen zu einem Ergeb-

nis kommen müsse. Vom Tisch sind Forderungen der Industrie nach einer Ausstiegsklausel ohne besondere Begründung. Dies war vor allem ein Wunsch von Daimler-Chrysler. Vor allem über diese Klausel hatte sich der Verkehrsminister aufgeregt, weil sie die Position des Bundes deutlich verschlechtern würde.

Der Bund hatte Mitte Februar die Verträge mit Toll Collect zum Bau und Betrieb eines Lkw-Maut-Systems vorläufig gekündigt. Nach dem mehrmaligen Verschieben des Maut-Starts, der ursprünglich für September 2003 geplant war, hatten sich Konsortium und Ministerium trotz monatelanger Verhandlungen nicht auf eine Vertragsanpassung ver-

ständigen können. Toll Collect hätte laut Vertrag noch bis Mitte April Zeit für eine Verständigung mit dem Ministerium gehabt.

Offen blieben bisher die finanziellen Forderungen des Bundes. Stolpe hatte Schadenersatz von 6,5 Milliarden Euro gefordert – das aber unter der Voraussetzung, dass der Starttermin 2005 nicht eingehalten wird. Jetzt dürfte der Bund eine neue Rechnung aufmachen. Die Einnahmeausfälle für das Jahr 2003 sowie 2004 belaufen sich auf rund drei Milliarden Euro. Diese Forderungen sollen jetzt von einem Schiedsgericht geregelt werden. Industrie und Regierung hätten verabredet, schnell eine Lösung zu finden, sagte Schrempf.

Brüssel schiebt Urteil über Brummi-Bonus auf

[Frankfurter Rundschau, 03.03.2004] Für die deutsche Lkw-Maut und die geplante Ermäßigung für deutsche Brummifahrer über die Mineralölsteuer ist noch keine Zustimmung aus Brüssel in Sicht. "Wir müssen darauf achten, dass es sich um eine Lösung handelt, die auf keinen Fall vor dem Europäischen Gerichtshof angreifbar ist", sagte die zuständige EU-Kommissarin Loyola de Palacio nach einem Arbeitsbesuch bei Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD). Die Pläne des Bundes müssten weiter analysiert werden, sagte sie. Auch Stolpe sprach sich für eine "wasserdichte Lösung" aus.

Es gebe einige Punkte, die der Kommission Sorge bereiteten, sagte de Palacio. So dürfe das Mautsys-

tem nicht diskriminierend sein oder den freien Güterverkehr behindern. Ganz wichtig sei auch die "Interoperabilität zwischen den verschiedenen Mautsystemen" Europas. Andererseits deutete die Kommissarin Entgegenkommen in der Frage an, ob es sich bei der Mineralölsteuer-Ermäßigung um unerlaubte Staatsbeihilfen handle. Hier will Stolpe im Rahmen einer europäischen Harmonisierung den für schwere Lkw zunächst geplanten Maut-Kilometersatz von 12,40 Cent auf 15 Cent anheben. Zum Ausgleich sollen deutsche Gebührenzahler bei der Mineralölsteuer um 600 Millionen Euro jährlich entlastet werden.

Grünen-Experte fordert City-Maut - SPD nennt Vorschlag zurzeit überflüssig

[Tagesspiegel, G. Beling/ R. Ciesinger/ H. Monath, 29.02.2004] Die Forderung der Grünen nach einer Pkw-Maut für Innenstädte ist beim Koalitionspartner SPD und bei der Union auf Ablehnung gestoßen. Der verkehrspolitische Sprecher der Union, Dirk Fischer, wies die Idee als schädlich zurück. „Das wäre ein Beitrag zur weiteren Verödung der Innenstädte, die wir unbedingt verhindern wollen“, sagte er. Durch die Einführung von Parkraum-Leitsystemen und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs hätten viele Städte schon Möglichkeiten zur Steuerung des Verkehrs im City-Bereich geschaffen. Der neue Vorschlag gefährde den Einzelhandel in den Innenstädten und fördere am Stadtrand gelegene Shopping-Center mit kostenlosen Parkplätzen. „Es ist typisch für die Grünen, dass für sie der Autofahrer nur als Melkkuh der

Nation interessant ist“, kritisierte Fischer.

Der SPD-Verkehrsexperte Peter Danckert wandte sich ebenfalls gegen den Vorstoß. „Ich finde das einen zurzeit völlig überflüssigen Vorschlag“, sagte der Bundestagsabgeordnete. Die Verkehrspolitik solle sich nicht auf Nebenschauplätzen verzetteln, sondern darauf konzentrieren, die Lkw-Maut umzusetzen. Die Grünen orientieren sich am Modell London, wo Autofahrer nur gegen eine Gebühr in die Innenstadt fahren dürfen. „In London ist die City-Maut ein großer Erfolg, das beweisen die Zahlen“, sagte der verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion, Albert Schmidt, der „Bild am Sonntag“. Großstädte in Deutschland mit hohem Verkehrsaufkommen sollten prüfen, ob sie ein entsprechendes System einführen wollten. Für Schmidt wäre eine City-Maut eine Möglichkeit,

Geld in leere Stadtkassen zu bekommen.

Dort ist aber eine solche City-Maut offenbar kein Thema. Sogar in der finanzschwachen Hauptstadt winkt die Stadtentwicklungsbehörde von Senator Peter Strieder (SPD) ab. Allein um für die Kommune mehr Geld einzunehmen, halte man eine solche Gebühr für ungeeignet, sagt eine Sprecherin. Um die Maut einzuführen, brauche es entsprechenden verkehrstechnischen Druck. In Berlin sei der, anders als in anderen Großstädten, nicht gegeben. Um den Verkehr zu steuern, wird auf die so genannte Parkraumbewirtschaftung, sprich Parkgebühren, zurückgegriffen. Der Verkehrsexperte der Berliner Grünen, Michael Cramer, plädiert hier für Angleichung von Fahrpreisen im öffentlichen Nahverkehr und Parkgebühren. Cramer hält eine City-Maut für sinnvoll. In Berlin aber sollte seiner Ansicht nach zunächst das bestehende System verbessert werden.

Im Hamburger Wahlkampf wollten selbst die Grünen das heiße Eisen nicht anfassen: In der Stadt, in der sich der Verkehr mit einem Durchschnittstempo von 28 Kilometer pro Stunde bewegt, lehnte eine Mitgliederversammlung einen Antrag für eine City-Maut ab. Lediglich umfangreichere Parkgebühren, mehr Tempo-30-Zonen und eine Lkw-Maut für schwere Laster wurden befürwortet. In den 90er Jahren dagegen waren City-Visum, Road-Pricing und Nahverkehrsabgabe ein Thema in der Hansestadt. „So könnte man die Kosten des Autoverkehrs

dem einzelnen Fahrer anlasten“, sagte Verkehrsexperte Martin Schmidt (GAL). Im Gespräch war etwa eine Vignette, die zum Preis einer Monatskarte des Hamburger Verkehrsverbundes erworben wird und alternativ für Bahn- und Busfahrt in die City genutzt werden kann. Die Handelskammer regte eine „Parksteuer“ von 300 Mark für Autos in belasteten Stadtgebieten an.

Ein Sprecher des Automobilclubs von Deutschland bezeichnete die City-Maut als „völligen Schmarren“ und „herrlich unsoziales Projekt“. Sie würde dazu führen, dass die Innenstädte „noch mehr aussterben“. „Intelligente Parkleitsysteme“ und ein besser ausgebauter Personennahverkehr reichten für die Verkehrssteuerung aus. Ein Sprecher des ADAC sagte, zum jetzigen Zeitpunkt bestehe kein Handlungsbedarf für eine City-Maut. Nach einer Umfrage des Auto Club Europa konnte sich 2003 eine Mehrheit der Autofahrer eine Maut als Lösung gegen Stau in den Innenstädten zumindest vorstellen.

Anm. d. Redaktion: Vielleicht setzt sich anstelle der City-Maut die CSU-Forderung nach einer Straßennutzungsgebühr für alle Fahrzeuge durch, wie sie im „Positionspapier der CSU zu den Grundlagen unserer Umweltpolitik und zu umweltpolitischen Aufgaben in der gegenwärtigen Situation“ vom 18./19. Juli 2003 angedacht wurde.

http://www.csu.de/home/UploadedFiles/Dokumente/030718_Umweltpapier_beschlossene_Fassung.pdf

Verkehrsbehörde in Frankfurt plant Gebühr für Autofahrt in die Stadt

[Frankfurter Rundschau, Hans Jürgen Biedermann, 02.03.2004] Die Lkw-Maut wird gerade unter erheblichen Geburtswehen realisiert, da denkt man in Frankfurt bereits über eine City-Maut nach. Anlass ist eine Änderung des Bundesimmissionschutzgesetzes (BImSch-Gesetz), wonach die Schadstoffe in der Luft bis 2010 erheblich reduziert werden müssen.

Die Bimsch-Richtlinie, mit der EU-Recht entsprochen wird, gilt zwar schon seit September 2002. Doch bei der Umsetzung gilt noch eine Frist bis Oktober 2004. Dann muss für den Ballungsraum Frankfurt ein Luftreinhalteplan vorliegen, der die Maßnahmen zum Schadstoffabbau festlegt. "Die Stadt steht unter Handlungsdruck, denn es geht um Immissionen, die krebserregend sind", sagt Ulrich Schöttler, Leiter der Straßenverkehrsbehörde, und

drückt aufs Tempo.

Nach Meinung des Behördenchefs verspricht die City-Maut den "durchschlagendsten Erfolg". Schöttler verweist auf London, das für die Fahrt in ein 22 Quadratkilometer großes Innenstadtgebiet seit Februar 2003 eine Tagesgebühr von fünf Pfund (7,50 Euro) erhebt. Offenbar mit dem gewünschten Erfolg. "Die Verkehrsmenge hat um 30 Prozent abgenommen", berichtet Dorothee Allekotte, die unlängst für den Arbeitskreis Luftreinhalteplan ein Maut-Seminar in der britischen Hauptstadt besuchte.

Um die EU-weit geltenden Grenzwerte einzuhalten, müsste der Autoverkehr an Werktagen dem sonntäglichen Verkehrsaufkommen angeglichen werden, erläutert Schöttler. Deshalb ist der Behördenleiter "persönlich" davon überzeugt: "In fünf Jahren

kommt die City-Maut." Dafür biete sich der Stadt- raum innerhalb des Alleinringes an, damit einher- gehen müsse ein verbessertes Angebot im öffentli- chen Nahverkehr. Schöttler sieht die Kommune derzeit in einem Dilemma. Einerseits schreibe der Gesetzgeber weniger Schadstoffe in der Luft vor, andererseits fehle es am geeigneten Instrumenta- rium für die Umsetzung. Die City-Maut könne nämlich nur über eine Novellierung des Straßen- verkehrsgesetzes eingeführt werden. "Es gibt keine Initiativen in diese Richtung", verlautet dazu aus dem Bundesumweltministerium. An "Einfahrtbe- schränkungen in die City führt kein Weg vorbei", ist auch Lutz Sikorski, grüner Vorsitzender im Ver- kehrsausschuss des Stadtparlaments, überzeugt. Die Schadstoffbelastung in Hauptverkehrsstraßen über-

treffe schon heute die Toleranzmarge. Als Beispiel nennt der Kommunalpolitiker die Friedberger Landstraße, in der die Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel 2003 bei 72 Milligramm pro Kubikmeter lag.

Laut BImSch-Richtlinie sind derzeit nur 54 erlaubt. Für 2010 liegt der Grenzwert bei 40 Milligramm. Sikorski nimmt das Wort "Maut" derzeit wegen der unseligen Diskussion über die Autobahngelbühr für Lastwagen nicht in den Mund. Das hält er politisch nicht für opportun. Er verweist aber auf eine Konfe- renz der Grünen-Großstadtfaktionen, die sich am 22. Mai auch mit diesem Thema befassen wolle. Dann werde man weitersehen, kündigte Sikorski an.

3. ÖFR-DISKUSSION INTERNATIONAL

Fachleute loben die Mautpflicht in London als Erfolg

[Tagesspiegel, Matthias Thibaut, 29.02.2004] Ein Jahr nach der Einführung der Londoner City Maut überlegt Londons Bürgermeister Ken Livingston, ob der gebührenpflichtige Straßenbereich ab 2006 verdoppelt werden soll. „Es war eine radikale Lösung für ein altes Problem, die das Leben einer Menge von Menschen verbessert“, urteilt er über die „Congestion Charge“. Die Kostenzone umfasst die Stadtzentren City und Westend und reicht vom Tower im Osten bis zum Buckingham Palace im Westen.

Statt kriechender Autoschlangen fließt der Verkehr nun spärlicher, aber flüssiger. Mindestens 400 000 Autofahrer sind auf Bus und Bahn umgestiegen, weil ihnen fünf Pfund Tagesgebühr (etwa acht Euro) zu teuer waren. „Keine Stadt der Welt hat einen solchen Wechsel geschafft“, sagt der Verkehrs- experte Professor David Begg, Vorsitzender einer Kommission, die eine landesweite Straßennut- zungsgebühr fordert. Statistiker sprechen von 30 Prozent besserem Verkehrsfluss.

Profitiert haben vor allem die Busse. 1,1 Millionen Menschen zusätzlich benutzen die roten Londoner Busse. In der morgendlichen und abendlichen Rushhour werden 47 Prozent mehr Busfahrten an- gesetzt, wobei sich Busspuren, die Livingston vor Einführung der Maut anlegen ließ, als Erfolg erwei- sen. So gut wurden die Londoner vom Auto ent- wöhnt, dass im ersten Jahr statt der im voraus kal- kulierten 140 Millionen Pfund nur 68 Millionen Pfund eingenommen wurden – ein Problem für die Mautgesellschaft „Capita“, die das System per Pri- vat-öffentlicher Partnerschaft abwickelt. Technisch läuft das System gut: Alle Autos werden bei der Einfahrt in die Zone gefilmt, die Autonummern automatisch in Computer eingelesen und abends mit der Liste derer verglichen, die bezahlt haben. Die Gebühr ist im Voraus oder im Nachhinein bis Mitternacht des jeweiligen Tages zu zahlen, per SMS, im Internet, an Kiosken oder Automaten. Un- zufrieden ist nur der Einzelhandel, der über Um- satzverluste klagt.

Studie zur City-Maut in London

[Christian Meyer, FÖS, 16.03.2004] Die Auswir- kungen der Londoner „City-Maut“ auf den Immo- bilienmarkt hat eine jüngst veröffentlichte Studie

des internationalen Berufsverbandes der Royal In- stitution of Chartered Surveyors (RICS) untersucht. In der britischen Metropole wurde im Februar 2003

ein Gebiet von rund 21 km² der Innenstadt für den Autoverkehr nur noch nach Bezahlung zugänglich, um dem Verkehrskollaps zu entgehen.

„Die Augen vieler Städte rund um den Globus richten sich auf diese außergewöhnliche Initiative, deren Einführung mit großer Skepsis und der Angst vor technischem Versagen begleitet wurde. Tatsächlich ist die Einführung gelungen, macht unsere Stadt sauberer, ruhiger und leichter befahrbar“, so das positive Fazit von RICS-Präsident Louis Armstrong.

Danach gibt es wenig Einfluss auf den Wohnimmobilienmarkt. Kein Zu- oder Wegzug ist auf die Einführung zurückzuführen. Generell ist im Gegenteil festzustellen, dass die Mieter es im positiven Sinne als „außergewöhnlich“ empfinden innerhalb der Maut-Zone zu wohnen.

Der Einzelhandel sieht sich jedoch als großer Verlierer. 75 % der Betreiber von Restaurants, Pubs

und Clubs sehen die Gebühr negativ. Sie meinen, dass weniger Menschen in die City fahren, wenn ihr Anliegen nicht wirklich nötig ist. Außerdem glauben 64 % der Eigentümer von Einzelhandelsgeschäften, dass es in Gegendebieten den größten Einfluss auf den Handel gibt, da die Kunden, die außerhalb des Gebietes wohnen, nicht bereits sind die Gebühr zu entrichten.

Der Büroimmobilienmarkt ist nach eigenen Angaben nicht vor der Gebühr betroffen, da die Anfahrt der arbeitenden Menschen aufgrund der „City-Maut“ eher einfacher wird.

Die Erfahrungen mit der bislang größten und ambitioniertesten Urban Management Initiative haben für ähnliche Großstädte wie New York, Hongkong oder Athen sicher einen „Test-Charakter“.

Weitere Informationen zur Studie unter

<http://www.rics.org/deutschland>.

Frankreich denkt über Stadtmaut für Paris nach

[Bündnis LSVA] Nach Aussage von Umweltministerin Roselyne Bachelot erwägt Frankreich für Paris eine Stadtmaut nach Londoner Vorbild, um die erstickende Luftverschmutzung zu vermindern, die die Hauptstadt schon an den Rand der Notwendigkeit von Notbeschränkungen des Verkehrs ge-

führt hat. "Eine Stadtmaut wäre eine Lösung", so die Ministerin. Wegen Luftverschmutzungswerten in Paris musste die Polizei an drei Septembertagen in Folge Geschwindigkeitsbeschränkungen verhängen.

EU: Österreichs Energiesteuer-Praxis illegal

[ECO-News, 17.02.2004] EU-Wettbewerbskommissar Mario Monti hat Österreich dazu aufgefordert, seine Energiesteuer zu ändern und nachträglich bereits erlassene Steuern einzutreiben. Die EU-Kommission hält die Ökosteuern des Alpenstaates für illegal, weil sie die Schwerindustrie selektiv begünstigt sieht. Österreich soll von rund 3000 Unternehmen in den Jahren 2002 und 2003 erlassene Steuern in Millionenhöhe nachträglich eintreiben. Nach österreichischer Praxis erhalten besonders energieintensive Betriebe, deren Zahlungen 0,35% des Nettoproduktionswertes überschreiten, den Großteil der Steuer auf Strom und Erdgas zurück erstattet. Diese Praxis verstößt nach Ansicht der Brüsseler Kartellbehörde gegen die Wettbewerbsregeln.

Deutschland ist von der Entscheidung nicht betroffen. Zwar gewährt auch die deutsche Ökosteuern energieintensiven Branchen Nachlässe. Der Unterschied zur österreichischen Praxis ist jedoch, dass

die deutsche Industrie im Zuge der nationalen Klimaschutzvereinbarung Milliardenbeträge in den Bau neuer umweltfreundlicher Anlagen investiert. Damit erbringen die Betriebe eine Gegenleistung für die Gewährung von Steuervorteilen. "Der Rechtsrahmen für die Vergabe von Umweltbeihilfen wird bei der deutschen Ökosteuern eingehalten", bestätigte ein EU-Sprecher auf Anfrage.

Hingegen spricht sich Wien prinzipiell gegen freiwillige Selbstverpflichtungen als Mittel zur Durchsetzung umweltpolitischer Ziele aus. Finanzminister Karl-Heinz Grasser hatte die Aufforderung Montis, die österreichische Energiesteuer der deutschen Regelung anzupassen, abgelehnt.

Außerdem zahlen die deutschen Unternehmen 20 % des üblichen Steuersatzes, die österreichischen nur rund 6 %. Dieser Beitrag ist laut Kommission zu niedrig, um noch Lenkungseffekte zu entfalten. Aus dem Finanzministerium in Wien hieß es, nachträglich seien lediglich zweistellige Millionenbeträge

einzufordern. Die betroffenen Unternehmen gerie- ten somit nicht in Existenznöte.

4. AKTIVITÄTEN RUND UM DIE ÖKOSTEUER

Prof. Richard W. England im Sommer auf Vortragsreise durch Europa

Dr. Richard W. England, Professor of Economics and Natural Resources, University of New Hampshire (USA), would like to announce that he is available to lecture or consult at institutions in Germany or Poland during summer 2004. Dr. England is presently a visiting research fellow at the Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts (USA). For the past three years, his re-

search has concentrated on the use of land value taxation to stimulate local economic development and discourage rapid land-use change. His scholarly articles on this subject have recently appeared in Land Economics, Agricultural and Resource Economics Review, and State Tax Notes. Please contact Dr. England, <mailto:richard.english@unh.edu>.

5. BUND: NACHRICHTEN UND KOMMENTARE

Analyse des Allokationsplan-Entwurfs

Eine detaillierte Analyse des „Entwurfs des Bundesumweltministeriums für den Nationalen Allokationsplan im Rahmen des EU-Emissionshandels“, ausgearbeitet von Matthias Seiche, BUND-Referent für Wirtschafts- und Finanzpolitik, finden Sie hier.

<http://www.foes-ev.de/downloads/bund-emissionshandel-nap-analyse2004februar.pdf>

Siehe auch den Beitrag zum Emissionshandel in der folgenden Rubrik „Weitere Umwelt- und Finanzthemen Deutschland“

6. WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN DEUTSCHLAND

Heftige Debatte um Nationalen Verteilungsplan bei Emissionsrechten

[Roland Jahn – FÖS, 09.03.2004] Damit der EU-weite Handel mit Emissionsrechten pünktlich zum 01.01.2005 beginnen kann, hat der Deutsche Bundestag am 12.03.2004 das Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen (Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz-TEHG) beschlossen. Das Gesetz stellt die Umsetzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft in nationales Recht dar. Die Richtlinie 2003/87/EG sieht einen Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen ab dem Jahr 2005 vor. Das System soll zunächst nur die Emission von CO₂ erfassen.

Ab 2008 können die Mitgliedstaaten neben CO₂ auch die übrigen vom Kioto-Protokoll erfassten Gase Methan, Distickstoffoxid, Fluorkohlenwasserstoffe, Perfluorierte Kohlenwasserstoffe und Schwefelhexafluorid in das Emissionshandelssystem einbeziehen. Grundlegende Voraussetzung und auch Bestandteil des Gesetzes ist die Aufstellung eines nationalen Verteilungsplanes (NAP = National Allocation Plan) für die Emissionszertifikate. Der Entwurf des BMU wird derzeit diskutiert und soll nach einer Kabinettsentscheidung bis zum 31. März der Europäischen Kommission unterbreitet werden.

Erfasst sind vorerst nur die Emissionen von Anlagen in den durch Anhang I der Richtlinie

2003/87/EG ausgewiesenen, besonders emissionsintensiven Sektoren. Betroffen sind davon in Deutschland zunächst rund 2300 Betriebe, insbesondere aus der Energiewirtschaft, der Metall-, Papier- und Zementindustrie. Die Gesamtemissionen der emissionshandlungspflichtigen Anlagen betragen in der Periode 2000 - 2002 durchschnittlich 501 Mio. t CO₂ pro Jahr. Das entspricht rund 60 Prozent aller CO₂-Emissionen in Deutschland.

Vorgesehen ist, dass jedes Unternehmen bis zum 30. April eines Jahres, erstmals im Jahr 2006, eine Anzahl von Berechtigungen an die zuständige Behörde abzugeben hat, die den durch seine Tätigkeit im vorangegangenen Kalenderjahr verursachten Emissionen entspricht. Jeder Berechtigungsschein erlaubt den Ausstoß einer Tonne CO₂. Der Betrieb der Anlagen setzt eine ausreichende Anzahl gültiger Emissionsrechte voraus.

Diese sind für jeweils eine Zuteilungsperiode gültig, wobei die erste Zuteilungsperiode von 2005 bis einschließlich 2007 dauert. Danach wird es nur noch 5-jährige Zuteilungsperioden geben, wobei für jede Periode ein neuer Zuteilungsplan mit gegenüber der vorherigen Periode geringeren Menge an Emissionsrechten erstellt wird, dem gemäß die Emissionsrechte an die Verschmutzer vergeben werden. Die Zuteilung setzt einen Antrag bei der zuständigen Bundesbehörde voraus, wobei die im Antrag genannten Angaben über die Emissionen der genannten Anlagen von einem sachverständigen Gremium verifiziert werden müssen. Emittiert ein Unternehmen mehr, als ihm nach seiner Zuteilung zusteht, muss es Emissionszertifikate zukaufen. Deshalb können die Emissionsrechte EU-weit gehandelt werden. Ferner sieht das Gesetz vor, dass Emissionsgutschriften aus CDM-Projekten und JI-Projekten (also Projekten, die in anderen Ländern die CO₂-Emissionen mindern) gemäß des Kioto-Protokolls anrechenbar sind. Außerdem sollen auch Emissionsrechte aus den in Anhang B des Kioto-Protokolls aufgeführten Drittstaaten mit verbindlicher Emissionsobergrenze (z.B. Russland, Ukraine) anerkannt werden, sofern diese das Kioto-Protokoll ratifiziert haben, und ein entsprechendes bilaterales Abkommen über den Emissionsrechtehandel unterzeichnet wurde. Um den Handel zu ermöglichen wird die zuständige Bundesbehörde ein Emissionshandelsregister führen, in dem jedes Unternehmen seinen Kontostand überprüfen kann. Die Emissionsberechtigungen werden von der zuständigen

Behörde nach der Abgabe gelöscht.

Der von Bundesumweltminister Jürgen Trittin vorgelegte Entwurf eines Nationalen Allokationsplans wurde von der Industrie scharf kritisiert. Obwohl mit dem NAP-Entwurf von Jürgen Trittin lediglich das Volumen der eigenen Selbstverpflichtung der Industrie als Minderungsziel festgeschrieben wird, gehen den Lobbyisten von BDI, RWE, E.ON und Vattenfall die Konzessionen des BMU noch nicht weit genug. Selbst nach der Versicherung Trittins, dass die Unternehmen sich frühere Emissionsminderungen (sogenannte Early-Action-Maßnahmen) anrechnen lassen können und zusätzliche Emissionszertifikate für die Stilllegung von Atomkraftwerken zur Verfügung stünden, fordert die Industrie eine Kohleschutzklausel und - besonders dreist - nicht nur einen Verzicht auf eine weitere Minderung der Industrie-Emissionen, sondern auch eine Erhöhung der zulässigen Menge der Emissionen bis 2010/12 um 50 Mio. Tonnen gegenüber 1998.

Die Forderungen der Industrie und das Zurückrudern gegenüber der eigenen Selbstverpflichtung sind nicht verwunderlich: Zwar ist Deutschland eines der wenigen Länder, das seine Treibhausgasemissionen seit 1990 deutlich verringern konnte, aber laut DIW kam diese Minderung überwiegend in der ersten Hälfte der 90er Jahre zustande. Damit fällt dieser Erfolg des Klimaschutzes zeitlich mit der Stilllegung eines großen Teils der ostdeutschen Industrie zusammen, und lässt sich damit auch leicht erklären. Denn wo Industrie stillgelegt wird, verschwinden natürlich auch die Emissionen. Die kürzlich für die Aufstellung des NAP erhobenen Daten über die Emissionen der betroffenen Unternehmen zwischen 2000 und 2002 zeigen, warum die Industrie so massiv den BMU-Allokationsplan bekämpft: Die Industrie ist offensichtlich nicht in der Lage, den CO₂-Ausstoß weiter zu vermindern, oder scheut die damit verbundenen Kosten.

Entgegen der freiwilligen Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft von 2001, die Emissionen bis 2005 jährlich um 20 Mio. Tonnen zu senken, stieg der CO₂-Ausstoß der Industrie von 491 auf 506 Mio. Tonnen. Das ist ein Zuwachs von rund 6 Mio. Tonnen pro Jahr, der hauptsächlich auf das Konto der Energiewirtschaft geht. Denn die Prozessbedingten Emissionen waren im gleichen Zeitraum rückläufig (Rückgang von 39 auf 37 Mio. Tonnen), während die energiebedingten Emissionen von 452 auf 469 Mio. Tonnen stiegen. Zum Vergleich: Die

gesamten deutschen CO₂-Emissionen (also inkl. Verkehr und private Haushalte) waren im gleichen Zeitraum ebenfalls rückläufig: Sie verminderten sich von 857,6 Mio. Tonnen in 2000 auf 837 Mio. Tonnen in 2003.

Im Klartext heißt das: Das frühere selbst gesteckte Ziel der Industrie, die Emissionen bis 2005 um ein Viertel gegenüber 1990 zu senken, ist inzwischen offenkundig aufgegeben worden. Zu diesem Schluss kommt auch eine Studie des DIW. Maßgeblich sei nun das international vereinbarte Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2008/2012 um 21 Prozent zu senken. Mit den Forderungen in der De-

batte um den NAP, die Emissionen um 50 Mio. Tonnen ausweiten zu dürfen, scheint selbst dieses Ziel in Frage gestellt zu sein. Das bedeutet allerdings, dass die Minderung der deutschen CO₂-Emissionen um 21 Prozent gegenüber 1990, wie es im EU-Burden-Sharing zur Erreichung des EU-Klimaschutzzieles gemäß des Kioto-Protokolls vorgesehen ist, verstärkt dem Verkehr und den privaten Haushalten aufgebürdet werden soll. Damit versucht die deutsche Energiewirtschaft, die für über 50 Prozent der deutschen CO₂-Emissionen verantwortlich ist, sich aus Verantwortung zu stellen.

Verteilung der CO₂-Emissionen in Millionen Tonnen pro Jahr, getrennt nach Sektoren gemäß dem Entwurf des Bundesumweltministeriums vom 29.1.2004

Zeitraum	Energie und Industrie	Gewerbe, Handel, Dienstleistungen	Verkehr	Haushalte	Gesamt
REAL 2002	506	59	173	120	858
Verteilung 2005-2007	488	58	178	127	851
Verteilung 2008-2012	480	58	181	127	846

Orange: Verfügbares Emissionsbudget der Periode

Zum Verhältnis von Emissionshandel und Erneuerbare-Energien-Gesetz – Kritik am Gutachten des wissenschaftlichen Beirats am BMWA

[Bettina Meyer, Mitglied im Vorstand des FÖS, 18.03.2004] Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit kritisiert in seinem Gutachten "Zur Förderung erneuerbarer Energien" die deutsche Klimaschutzpolitik massiv:

- Das deutsche Klimaschutzziel einer Treibhausgasminderung um 21% sei durch ökologisch-ökonomisches Kalkül (geringe Wirkung auf das Weltklima bei hier anfallenden Kosten) kaum begründbar, allerdings weist der Beirat selbst auf die Begründung mit dem strategisch-politischem Kalkül des zukünftigen Zustandekommens internationaler Abkommen durch Vorschreiten von Vorreiterländern hin.
- Hinsichtlich des Emissionshandels warnt der Wissenschaftliche Beirat vor "Schein"-Einsparungen von CO₂-Emissionen, die lediglich auf Produktionsverlagerungen ins Ausland zurück zu führen wären. Bei einer Klimapolitik im Alleingang sei mit wachstumshemmenden und wettbewerbsverzerrenden Effekten zu rechnen.

- Vor allem untersucht der Beirat die Frage, in welchem Verhältnis die Förderung erneuerbarer Energien durch das Erneuerbare Energien-Gesetz (EEG) zu dem künftigen System des CO₂-Emissionshandels steht. Diese Frage stand in der öffentlichen Diskussion des Gutachtens im Mittelpunkt, und nur sie wird im folgenden erörtert.

Im Ergebnis bewertet der Beirat das EEG als ein volkswirtschaftlich teures Instrument, das bei funktionierendem Emissionshandel keine zusätzlichen Emissionsreduktionen erwarten lasse. Das EEG senke die CO₂-Emissionen, dadurch sinke der Preis der CO₂-Zertifikate und an anderer Stelle könne entsprechend mehr emittiert werden. O-Ton: „Mit anderen Worten: das EEG dient der Subventionierung von CO₂-Emissionen im Europa außerhalb des deutschen Kraftwerkssektors. Der Nettoeffekt des EEG auf die europäischen CO₂-Emissionen ist Null.“ (S. 8)

Die Aussagen des Gutachtens sind wissenschaftlich-methodisch jedoch äußerst fragwürdig und im Ergebnis nicht nachvollziehbar. Den Ergebnissen

des Gutachtens lassen sich zudem einige Kernaussagen entgegensetzen. Den vollständigen Artikel

finden Sie hier: <http://www.foes-ev.de/downloads/403-EEG-EH-Artikel.pdf>

Akteure der nachhaltigen Entwicklung aus der Sicht von Holger Rogall

[Stefan Vetter – FÖS, 08.03.2004] Seine Idee der „starken Nachhaltigkeit“ ist das Thema von Holger Rogalls neuestem Buch „Akteure der nachhaltigen Entwicklung, Der Ökologische Reformstau und seine Gründe.“ Konkret versteht der Professor für Umweltökonomie an der Fachhochschule für Wirtschaft in Berlin (FWW) darunter die Erkenntnis, dass die Belastungsgrenzen der natürlichen Lebensgrundlagen erreicht sind und die Konsumentensouveränität bei Marktversagen und kollektiven Gütern, wie den natürlichen Ressourcen, durch die Setzung ökologischer Leitplanken eingeschränkt werden muss. In einem kürzlich in der Zeitschrift des Unabhängigen Instituts für Umweltfragen e.V. Berlin/Halle erschienen Interview beschreibt Holger Rogall diese „starke Nachhaltigkeit“ als möglicherweise *die* neue Vision des 21. Jahrhunderts und sieht sie in der Tradition der Aufklärung und des demokratischen Sozialismus.

Während die Aufklärung zu der Einsicht führte, dass alle Menschen von Geburt an gleich in ihren Rechten sein sollten sieht Rogall die revolutionäre Idee der „starken Nachhaltigkeit“ in der Gleichheit der Menschen aller Generationen. Niemand habe das Recht auf Kosten künftiger Generationen zu leben und Ressourcen zu verbrauchen. Um dauerhaft hohe ökologische, ökonomische und sozial-kulturelle Standards zu erreichen fordert er deshalb eine Schlüsselrolle für die Umweltpolitik ein. Rogall erwartet zwar, dass die Menschen irgendwann auf die zunehmenden globalen Umweltprobleme reagieren, wie sie es auch in der Vergangenheit bereits getan hätten, jedoch dürfe diese Reaktion nicht mehr länger auf sich warten lassen.

Holger Rogall kritisiert die Inkonsequenz vieler Ökonomen, die aus rein dogmatischen Gründen am Grundsatz der absoluten Konsumentenfreiheit festhielten und setzt dem entgegen, dass der Markt im Bereich der natürlichen Ressourcen keine optimale Verteilung bewirken könne. Wenn Konsumenten aufgrund falscher Preissignale falsche Entschei-

dungen treffen, müssten die politisch-rechtlichen Rahmenbedingungen geändert werden, damit umweltgerechtes Verhalten für Konsumenten interessanter wird. Legislative und Exekutive, die EU und internationale Organisationen wie die WTO nimmt er hierbei in die Pflicht. Rogall betont aber auch, dass politisches Handeln oft genug nur durch Druck von außen erfolgt und fordert deshalb einen intensiveren Dialog zwischen NGO's und einzelnen Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Hauptgründe für das bisherige Politikversagen in einigen Bereichen sieht er in der Machtfülle einzelner Interessengruppen und Verflechtungen dieser Gruppen mit der Politik, außerdem in Zielkonflikten zwischen den Politikfeldern, Anpassungsdruck, Medienopportunismus statt fachlicher Fundierung, Wettbewerbsdruck, Knappheit der Ausstattung und Komplexität der Rechtsgrundlagen.

Jedes sich bietende Zeitfenster für die Veränderung der politisch-rechtlichen Rahmenbedingungen muss nach Meinung Rogalls, der als Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses jahrelange politische Erfahrung aufweisen kann, so weit reichend wie möglich genutzt werden. Selbst dem politischen Gegner falle es schwer, Gesetze zu ändern, in deren Folge neue Branchen und damit Arbeitsplätze entstanden seien. Rogall verweist dabei auf das EEG (Erneuerbare Energien Gesetz) oder die Ökologische Steuerreform.

In der aktuellen Nachhaltigkeitsdiskussion sieht Rogall eine große Gefahr darin, dass gesellschaftliche Interessengruppen den Begriff der nachhaltigen Entwicklung zu ihren Gunsten umdefinieren könnten und warnt davor, Nachhaltigkeit zu einem inhaltslosen Begriff für ein Optimum auf allen Politikfeldern werden zu lassen.

Holger Rogall, Akteure der nachhaltigen Entwicklung; Der Ökologische Reformstau und seine Gründe, Ökom-Verlag München 2003, ISBN 3-936581-06-1, Preis 23 Euro, 338 Seiten

<http://www.oekom.de/verlag/german/books/rogall.htm>

Stolpe vergeudet Milliarden

[<http://www.bund.net>, 21.01.2004] Eine umfassende Reform der Fernstraßenplanung hat der Bund für

Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) verlangt. Das vorliegende Konzept für den Bau

neuer Autobahnen, Bundesstraßen und Ortsumgehungen sei kein Beitrag zur zukunftsfähigen Mobilität.

Trotz Mautdesaster, überschuldeter öffentlicher Haushalte und einer zunehmend desolaten Verkehrsinfrastruktur plane die Bundesregierung, bis 2015 rund 32 Milliarden Euro für den Neu- und Ausbau von Straßenverbindungen auszugeben. Umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Bahn gerieten weiter ins Abseits. Bei vielen der geplanten Autobahnen und Bundesfernstraßen zeichneten sich massive Konflikte ab. Ökonomisch und ökologisch vorteilhafte Vorschläge zur Lösung der Verkehrsprobleme vor Ort würden nicht aufgegriffen, Steuergelder in Milliardenhöhe vergeudet. Im „Schwarzbuch Fernstraßenbau“ veröffentlichte der BUND eine Analyse der Planungen aus dem Hause von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe.

BUND-Vorsitzende Dr. Angelika Zahrt: „Wir zeigen mit dem Schwarzbuch Fernstraßenbau, dass die Mehrzahl der Straßenneubauprojekte in Deutschland ungerechtfertigt ist und umweltfreundlichere sowie kostengünstige Alternativen bestehen. Damit eröffnen wir die Diskussion zum Fernstraßenbaugesetz. Es darf nicht so sein wie bei den letzten Beschlussfassungen, wo die Abgeordneten über einen Berg von Vorlagen abstimmten, die sie nicht gelesen hatten und in denen sich jede Menge Kuckuckseier verbargen. Sinnlose Bundesstraßen müssen aus der Planung verschwinden, bessere Alternativen müssen hinein. Stolpe muss endlich ein Konzept vorlegen, wie die Umwelt-, Klima- und Lärmprobleme des Straßenverkehrs gelöst werden können. Sonst vergeudet er viele weitere Milliarden.“

Der BUND hat die meisten der etwa 2500 Straßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans im Gesamtvolumen von 76 Milliarden Euro bewertet und in einer Vielzahl der Fälle Alternativen identifiziert. Zu den absurdesten Fehlplanungen gehörten die wertvolle Biotope zerstörende Autobahn A 20 nördlich von Hamburg und der unfinanzierbare Ausbau der Berliner Stadtautobahn A 100. Mit der B 26 bei Würzburg werde mitten durch eine unberührte Landschaft für 380 Millionen Euro eine neue vierspurige Bundesstraße parallel zu den Autobahnen A 7 und A 3 geplant, obwohl diese auf sechs Spuren erweitert werden sollen. Auch die geplanten

Autobahnen A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin und die A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg seien überflüssig. In beiden Fällen reiche für die prognostizierten Verkehrszahlen der Ausbau vorhandener Bundestrassen aus.

Bei der Bewertung der geplanten Ortsumfahrungen komme selbst das Bundesverkehrsministerium zum Ergebnis, dass über die Hälfte kaum zur Entlastung der Ortschaften beitragen. Zu den unsinnigsten Fehlplanungen gehörten Projekte wie die Ortsumfahrung B 299 bei Pressath in Bayern, bei der die Planer eine Entlastung innerorts von nur 10 Fahrzeugen erwarten. Auch im Falle der B 486 bei Mörfelden würde ein Ausbau vorhandener Straßen völlig ausreichen. Auf die gleiche Weise ließe sich die Insel Rügen schneller und preiswerter ans Festland anbinden als mit der geplanten Rügenbrücke in einer Flugschneise von Millionen Zugvögeln. Die Geldverschwendung für unnötige Prestigeprojekte führe dazu, dass die Finanzierung sinnvoller Ortsumfahrungen wie der B 294 bei Elzach in Südbaden oder der B 104 bei Rhena in Mecklenburg-Vorpommern gefährdet sei.

Tilman Heuser, BUND-Verkehrsexperte: „Das Fernstraßenbaugesetz ist erneut eine unfinanzierbare und ökologisch fatale Wunschliste von profilierungssüchtigen Regionalpolitikern. Das muss nicht so bleiben. Notwendig ist eine ressortübergreifende und ökologisch orientierte Verkehrsplanung auf regionaler Ebene, die zudem die knappen Finanzen der öffentlichen Haushalte berücksichtigt. Wenn die Vorschläge der Umweltverbände dabei aufgenommen werden, gewinnen am Ende alle: Die Anwohner durch eine schnellere und effektive Verkehrs- und Lärmentlastung, die Natur durch einen schonenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.“

Durch den Verzicht auf unsinnige Straßen und durch die Realisierung ökologischer Alternativen könne mittelfristig mindestens die Hälfte der jährlich für den Neu- und Ausbau vorgesehenen Steuergelder in Höhe von bis zu drei Milliarden Euro eingespart werden. Dieses Geld stünde dann für Lärmschutzmaßnahmen, die Sanierung des Straßennetzes und Innovativen bei umweltverträglichen Verkehrsmitteln zur Verfügung.

Weitere Informationen zum „Schwarzbuch Fernstraßenbau“ und Bestellmöglichkeit unter http://www.bund.net/lab/reddot2/verkehr_3444.htm

Industrie unterläuft eigenes Klimaschutzziel

[Frankfurter Rundschau, Vera Gaserow, 13.02.2004] Trotz Wirtschaftsrezession und warmer Witterung hat die deutsche Wirtschaft von 2000 bis 2002 über sechs Millionen Tonnen Kohlendioxid mehr in die Luft gepustet als in den Vorjahren. Das geht aus den aktuellen Daten hervor, die rund 2300 Unternehmen jetzt zur Vorbereitung des Emissionshandels an das Bundesumweltministerium geliefert haben. Das Ministerium sprach von einem „alarmierenden Trend“. Die Zahlen stünden konträr zu der Selbstverpflichtung der Industrie zum Klimaschutz.

2001 hatte die deutsche Wirtschaft der Bundesregierung schriftlich zugesagt, ihren jährlichen Kohlendioxidausstoß bis zum Jahr 2005 um 20 Millionen Tonnen zu mindern. Nach Jahren der Emissionsminderung zeigen die neusten Daten erstmals eine gegenläufige Entwicklung. Hauptverursacher ist die Energiewirtschaft.

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) zweifelte die Zahlen an. Sie seien nur „eine Momentaufnahme der Jahre 2000 bis 2002“. Daraus den Vorwurf abzuleiten, die Wirtschaft verabschiede sich von ihren Klimaschutzzielen, sei „unseriös“. „Die Wirtschaft steht zu ihren Vereinbarungen mit der Bundesregierung“, erklärte BDI-Geschäftsführer Carsten Kreklau. Auf dem Weg dahin könne es jedoch zu „Abweichungen nach unten oder oben kommen“.

Umweltminister Jürgen Trittin sieht in den Klimadaten eher eine „triftige Erklärung“ dafür, dass die Industrie nach acht Verhandlungsrunden über den Emissionshandel das für Donnerstag angesetzte letzte Treffen hatte platzen lassen. Über den Abgashandel gibt es jedoch auch zwischen dem Umwelt- und dem Wirtschaftsministerium scharfe Kontroversen. Bis Ende März müssen sich beide Ressorts auf ein Gesetz verständigt haben.

7. WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN INTERNATIONAL

In Russland wächst der Widerstand gegen Kioto

[Christian Meyer, 16.03.2004] Russland ist für das Inkrafttreten des Klimaschutzprotokolls von Kioto von entscheidender Bedeutung. Kioto tritt in Kraft, wenn die Ratifizierung durch Länder vorliegt, die für insgesamt 55 % der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich sind. Da sich die USA unter Bush (noch) weigern, beizutreten, ist diese Hürde zur Zeit nur mit Russland zu erreichen. Bislang ging man davon aus, dass Russland durch den Verkauf von Emissions-Zertifikaten viele Milliarden Dollar einnehmen könnte, weil seine Klimagas-Emissionen gegenüber dem Basisjahr 1990 durch den Zusammenbruch der Sowjetunion stark abgenommen haben. Die UN und die EU üben daher seit Jahren Druck auf Russland aus, Kioto endlich zu unterzeichnen und verweisen auf die finanziellen Vorteile aus dem Emissionshandel. Ähnlich wie in den USA schieben jetzt jedoch Kreml-Politiker zunehmend wirtschaftliche Argumente gegen Kioto vor. Sie nutzen dabei einen neuen Bericht des Bonner Klimasekretariats, der die eigenen offiziellen russischen Zahlen stark anzweifelt. Nach diesen

Angaben der russischen Regierung sind die Treibhausgasemissionen bis 1999 um 38 % gesunken. Erst 2015 würden die Emissionen die Werte von 1990 erreichen.

Das Klimasekretariat moniert jedoch das Fehlen wichtiger Daten in dem Entwurf. So fehlten z.B. die Emissionen aus dem Flugverkehr, der Müllverbrennung und aus der geplanten Verdopplung der Kohleproduktion bis 2020. Außerdem werde das enorme Wirtschaftswachstum Russlands von im Mittel 6,5 % pro Jahr vernachlässigt.

Die Kioto-Gegner berufen sich dabei auch auf eine Studie des Moskauer Instituts IES. Dieses geht von einem Wachstum der Emissionen analog zum Wirtschaftswachstum aus. Setze sich dieser Trend fort, könnte Russland die Kioto-Grenzwerte schon wenige Jahre nach In-Kraft-Treten erreicht haben. Diese Berechnungen vernachlässigen jedoch die geplanten russischen Investitionen ins Energiesparen und zur Steigerung der Energieeffizienz. Dadurch würden die Klimagasemissionen nur noch höchstens halb so schnell wachsen, wie die Wirt-

schaft, so die Umweltorganisation Environmental Defense. Russland kann trotz des Wirtschaftswachstums dann die Kioto-Vorgaben mühelos erfüllen und durch den Verkauf von Emissionsrechten weiter Gewinn machen. Die Einsparpotentiale in der russischen Republik werden als sehr hoch

eingeschätzt. Entscheidend für die Treibhausgasemissionen ist auch die Realisierung des von Russland anvisierten Ziels der Verdopplung der Kohleförderung und des –verbrauchs. Auch davon hängt es ab, ob Kioto wirklich zum Goldesel der russischen Wirtschaft werden kann.

EU am Klimaziel vorbei geschrammt

[Newsletter Sonnenseite, 16.02.2004] Die EU wird es nicht schaffen, den Anteil erneuerbarer Energien zur Stromerzeugung bis 2010 auf 22 Prozent zu steigern. Damit gerät damit auch der Zeitplan zur Senkung des Kohlendioxid-Ausstoßes in Verzug. Zu diesem Urteil kommt das Karlsruher Fraunhofer-Institut für Systemtechnik und Innovationsforschung ISI.

Noch unrealistischer erscheint die Erhöhung des Anteils am Primärenergieverbrauch auf 12 Prozent, lautet das Ergebnis der FORRES 2020-Studie, welche untersucht, wie sich erneuerbare Energiequellen bis 2020 entwickeln könnten. "Während die Windkraft zwar über Plan liegt, haben sich die Hoffnungen für eine verstärkte Nutzung von Biomasse nicht erfüllt", sagt Projektleiter Mario Ragwitz. Deutschland werde allerdings unter den derzeitigen Bedingungen sein Ziel erreichen 12,5 Prozent seines Stromverbrauches bis 2010 mit erneuerbaren Energien zu decken, so der Experte.

Das Fraunhofer ISI hat auf der Folgekonferenz des Umweltgipfels in Johannesburg Ende Januar ver-

schiedene Szenarien vorgestellt und deren Kosten kalkuliert. Das Szenario eins geht davon aus, dass alles so weiterläuft wie bisher: Dann wird der Anteil erneuerbarer Energiequellen an der Stromerzeugung erst um 2020 die 20-Prozent-Marke erreichen. Der Anteil an der Primärenergieerzeugung läge dann bei etwa zehn Prozent. In einem zweiten Szenario, welches davon ausgeht, dass politische Hemmnisse abgebaut und die neuen Techniken zügig eingeführt werden, könnte der Anteil bis 2020 bei der Stromerzeugung 32 Prozent, bei der Primärenergie knapp 20 Prozent betragen.

Die Ergebnisse beider Szenarien für die CO₂-Bilanz fallen dementsprechend unterschiedlich aus: beim ersten Szenario würden gerade 260 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden, beim zweiten bis 2020 jährlich rund 485 Mio. Tonnen. Beim ersten Szenario würde auch der Fahrplan des Kioto-Protokolls in Verzug geraten.

Weitere Informationen unter

<http://www.isi.fhg.de/pr/2004de/pri03/pri03.htm>

Pentagon-Studie zum Klimawandel

[Newsletter Sonnenseite, 29.02.2004] Eine Studie des US-Verteidigungsministeriums sieht die Gefahren des Treibhauseffektes für die internationale Politik größer an als die Gefahren durch den Terrorismus.

„Rasche Klimaveränderungen“, so die Pentagon-Studie, welche die englische Zeitung „Observer“ veröffentlichte, „kann die Welt an den Rand der Anarchie bringen.“ Länder der so genannten Dritten Welt könnten ihre schwindenden Nahrungs-, Wasser- und Energiereserven mit Atombomben zu verteidigen versuchen. Die US-Studie meint deshalb: „Klimaveränderungen müssen sofort zum herausragenden Thema für Politik und Militär werden“, weil sonst Konflikte, Kriege und Spaltungen zu beherrschenden Themen der Weltpolitik würden.

Es sei wahrscheinlich, dass in Nordeuropa künftig im Winter sibirische Kälte herrschen werde. In Kalifornien werden „gewaltige Stürme zur Zerstörung der Wasserversorgung führen.“ Millionen Umweltflüchtlinge aus dem Süden würden versuchen, in die reichen Nordstaaten zu kommen. Schließlich prognostiziert die Studie, dass schon im Jahr 2020 „der katastrophale Energie- und Wassermangel zu Verteilungskriegen“ führen werden. Der „Observer“ berichtet, die Studie sei vor vier Monaten fertig gestellt, bisher geheim gehalten und jetzt der Zeitung zugespielt worden.

Einen Link zur Pentagon-Studie finden Sie auf der Internetseite des Bundesumweltministeriums unter <http://www.bmu.de/de/1024/js/presse/2004/pm057/>

Weniger Ölreserven bei Shell

[News Sonnenseite, 18.01.2004] Wie lange reichen die Ölvorräte? Die Internationale Energieagentur in Paris sagt: Noch 46 Jahre. Es könnte aber auch schneller zu Ende gehen wie eine Shell-Meldung suggeriert. Der britisch-niederländische Ölkonzern Shell hat seine Ölvorkommen bisher deutlich überschätzt. Nach der peinlichen Korrektur hagelte es Kritik von Analysten, der Aktienkurs brach ein. Gegenüber Journalisten haben Shell-Vorstände seit Jahren schon angedeutet, dass „noch vor 2006“ die Preise für Öl- und Benzin stark steigen werden, weil die Vorräte insgesamt schon zur Hälfte verbraucht sind.

Vor allem in Nigeria und Australien seien die Vorkommen bei den Ölfeldern im derzeitigen Entwicklungsstand überschätzt worden, teilte Shell jetzt mit. Gleichzeitig verringerte Shell die zum 31. Dezember 2002 bilanzierten Reserven um 3,9 Milliarden Barrel Öl, was rund 20 Prozent der gesamten als gesichert geltenden Ölreserven des Unternehmens ausmacht. Hintergrund für die Neubewertung seien unter anderem einige Tiefreservoir-Untersuchungen (depth reserve studies) im vierten Quartal 2003 gewesen.

Die Aktie von Shell gab im frühen Handel in Lon-

don zeitweise um mehr als sieben Prozent nach und belastete den britischen Leitindex FTSE-100. Die Nachrichten von Shell seien "ein Schock", sagte ein Londoner Börsianer. Merrill Lynch stufte den Titel von "Buy" auf "Neutral" herab. Shell hat es bisher mit seinen Ölbohrungen gemacht wie alle anderen Ölmultis: Zuerst wird das Öl gefördert, an das leicht heranzukommen ist. Doch nun wird es mit der Ölförderung allmählich eng. Sie wird von Jahr zu Jahr teurer. Nicht zufällig führt George W. Bush Kriege um Öl. Die „Süddeutsche Zeitung“ hat geschätzt, dass die USA auf eigenem Territorium nur noch Öl für etwa 11 Jahr habe.

"Das Unternehmen Shell verbraucht derzeit mehr Reserven als es neu entdeckt", heißt es in einem Kommentar der Landesbank Rheinland-Pfalz. Da im vergangenen Jahr keine großen Akquisitionen bekannt gemacht wurden, gehe man davon aus, dass dieser Trend anhält. Die Konsequenz aus dieser Entwicklung werden höhere Förder- und Entwicklungskosten sein, da der Konzern offensichtlich wenig Erfolge in großen, leicht zu erschließenden Feldern habe. Vor kurzem erst hatte ein Aral-Vertreter in einem Streitgespräch mit Franz Alt gemeint: "Die Ölvorräte reichen ewig."

8. BEITRÄGE UND REAKTIONEN UNSERER LESER

„Sehr geehrter Prof. Binswanger, mit Interesse habe ich Ihren Beitrag *Windenergie und Landschaftsschutz* in den ÖkoSteuerNews 26 gelesen. Dazu möchte ich Ihnen folgende Anmerkungen schreiben:

[...] Wegen der Konzentration auf die Windenergie fehlt die Kraft, die Zeit und das Geld, um wirklich etwas für Energieeinsparung und Effizienzerhöhung zu tun, obwohl sie x-mal ergiebiger und billiger ist. So hat auch der Umweltschutz das Nachsehen, wenn man der Windenergie in dem Ausmaß die Priorität gibt, wie es bisher der Fall war. [...](Prof. Binswanger, Windenergie und Landschaftsschutz, ÖkoSteuerNews 26)

Es ist schade, dass ein renommierter Wissenschaftler wie Sie hier denjenigen Rückenwind gibt, die unterschiedliche Elemente eines nachhaltigen Um-

gangs mit Energie gegeneinander ausspielen. Wäre es nicht Erfolg versprechender, die um Größenordnungen höheren Fördermittel und Subventionen zu kritisieren, die uns in Sachen nachhaltige, weil klimaschonende und risikoarme Energieversorgung keinen Schritt weiter, sondern eher rückwärts bringen (Kohle, Kernfission und -fusion)? Soll man wirklich ausgerechnet Mittel vom Wind nehmen?

[...] Die auf den Hügelzügen des Schwarzwaldes stehenden Windkraftanlagen wirken wie riesige Galgen, an denen die Landschaft aufgehängt wird. [...](Prof. Binswanger, Windenergie und Landschaftsschutz, ÖkoSteuerNews 26)

Hier wird deutlich, dass die Bewertung der Landschaft nur subjektiv und dem Zeitgeist unterworfen geschehen kann. In früheren Jahrhunderten gab es,

wenn ich richtig informiert bin, ca. 15000 Windmühlen in Europa. Als Sinnbild für Wirtschaftskraft und Wohlstand gaben sie, soweit ich weiß, kaum Anlass zum Beklagen von Landschaftsverschöblerung.

Mit freundlichen Grüßen, F. S.“

„Sehr geehrter Herr Görres, sehr geehrter Herr Schlegelmilch,

Ihr Beiratsmitglied Prof. Binswanger steht für einige Formulierungen, welche zwar der Meinungsfreiheit gut zu Gesicht stehen, welche ich aber - wie folgt - kritisiere:

Recht hat er ja mit der Einsparung, und unsere *Neue Energie*-Leserschaft gehört bestimmt zu den Einsparern, denn sie kennen das Problem und die Vielfältigkeit der Erneuerbaren Energien, aber: Herr Binswanger kennt unser Magazin nicht, sonst würde er den Vorwurf nicht an die Windkraftgemeinde richten können, sondern vielmehr an die Bevölkerungsmehrheit, welche natürlich unser vernetztes Agieren für die Energiewende auch nicht kennt.

Ansonsten sind Binswangers Formulierungen entfremdet aus der Bibel stammend eine Frechheit.

Als Regionalvorstand mit Wurzeln in der Energiewende seit 25 Jahren wünschte ich mir, dass wir Energiewendebewegten und DNR-Bewegten an einem Strang ziehen, um die tatsächlichen Bremser beim Erhalt der natürlichen Grundlagen gemeinsam an ihrem Tun zu hindern.

Antwort hierzu erbeten, Dank im Voraus.“ (H.O., Bundesverband Windenergie e.V.)

„Sehr geehrter Herr H.O., vielen Dank für Ihre E-Mail.

Steigerung der Energieeffizienz und Ausbau der Erneuerbaren Energien gehören für den Förderverein Ökologische Steuerreform zusammen. Prof. Dr. Hans Christoph Binswanger ist insbesondere in unserem Beirat, weil er als Vater der Ökologischen Steuerreform gilt. Für diese Verdienste sind wir ihm sehr dankbar. Prof. Binswangers kritische Haltung zur Windenergie erscheint auch uns ein wenig einseitig. Angesichts der immer dringender werdenden Klimaprobleme halten wir den Beitrag der Windenergie für unverzichtbar, da hier mit vergleichsweise geringen Investitionen und Vorlaufzeit erneuerbare Energie erschlossen wird. Wenn

die Gesellschaft den Übergang zur Energieeffizienz und zum Solarzeitalter gemeistert hat, können die Windtürme ja wieder verschwinden. Die Landschaftsverschöblerung muss somit nicht für alle Ewigkeit fortauern. Gerade diese Reversibilität macht aus unserer Sicht die Nachteile der Windenergie verschmerzbar und unterscheidet sie etwa von der Nuklearenergie, die ja gelegentlich auch als Übergangsenergie angepriesen wird.

Allerdings sehen der FÖS-Vorstand und die Redaktion des ÖSN nicht als seine Aufgabe an, nur Meinungsäußerungen abzudrucken, die komplett mit der Auffassung des FÖS übereinstimmen. Vielmehr beleben unterschiedliche Ansichten ja gerade auch die Diskussion. In diesem Sinne bieten wir Ihnen an, uns einen Leserbrief oder gerne auch einen Artikel - letzteren aber bitte mit Bezug zur ÖSR - zukommen zu lassen. Hierzu erbitten wir gegebenenfalls Ihren konkreten Beitrag. Oder Sie wenden sich direkt an Prof. Binswanger und diskutieren die unten genannten Punkte mit ihm direkt, was sicherlich am effizientesten ist.

Wir wären Ihnen aber dankbar, wenn Sie einer Veröffentlichung von Teilen Ihrer Texte und unseres Briefes z.B. in den ÖSN zustimmen würden.

Mit freundlichen Grüßen - auch im Namen von Herrn Dr. Görres, Kai Schlegelmilch“

„Sehr geehrter Herr Schlegelmilch,

haben Sie vielen Dank für Ihre Antwort. Natürlich können Sie meine Kritik in Ihrem Medium wieder spiegeln, denn es liegt mir viel daran, dass "unsere Reihen" nicht nur als Landschaftsverschöblerer in den Köpfen der Menschen verankert bleiben, sondern klar wird, dass in "unseren Reihen" das gesamte Spektrum der Erneuerbaren Energien -inklusive sparsamem Energieverbrauch- der tägliche Begleiter ist.

Die zufällige Allianz von Prof. Binswanger und Herrn Dr. Marnetté vom BDI bei deren Effizienzhinweis -contra Windkraftnutzung- hat mich halt besonders empfindsam gemacht.

Es ist eben nicht richtig, weniger Volksvermögen in die EE zu stecken und dafür die Effizienz der herkömmlichen Kraftwerke mit diesem Geld zu steigern. Die Kraftwerke unseres Landes sind zu optimalen Wirkungsgraden entwickelt worden. Allein Neubauten können noch bessere Effizienz erzielen.

Dabei ist dann im Effizienzvergleich zu den EE natürlich der "Hinkefuß" des Energierohstoffimportes und der CO₂-Emissionsunterschiede nicht zu vergessen.

Der BDI - dessen "Vertreter" Dr. Marnetté hier in Hamburg ist- benötigt für seine energieintensiven Firmen "billigen Strom", welcher es jetzt ja auch noch ist. Die Kurvenschaar der steigenden Preise bei Altenergien und fallenden Preise bei Erneuerbaren Energien zeigen es, wie es anders kommen wird.

Ihre Antwort ist für mich insofern eine gern gelesene Antwort.

Freundlichen Gruß an Sie und Dr. Görres, H. O.“

„Lieber FÖS’ler, möchte mich der Anregung anschließen, den Newsletter etwas kürzer zu halten. Vielleicht kann man die kurzen einleitenden Texte im internationalen Bereich kürzen. Ansonsten find ich ihn klasse!“ (F.T.)

9. JOBS

Wissenschaftliche(r) Mitarbeiter(in) an der Universität Karlsruhe

Am Stiftungslehrstuhl Ökonomie und Ökologie des Wohnungsbaus der Fakultät Wirtschaftswissenschaften an der Universität Karlsruhe (TH) ist eine Stelle (Vollzeit) als wissenschaftliche(r) Mitarbeiter(in) ab 01.05.2004 zu besetzen. Um eine Einarbeitung mit Unterstützung des bisherigen Stelleninhabers zu ermöglichen, kann die Stelle nach Vereinbarung bereits früher in Voll- oder Teilzeit angetreten werden.

Voraussetzung für die Bewerbung ist ein Diplom auf dem Gebiet des Wirtschaftsingenieurwesens, der Betriebswirtschaftslehre oder eines vergleichbaren Studiengangs. Kenntnisse quantitativer Methoden aus den Bereichen Statistik und/oder Operations Research sowie Kenntnisse aus dem Bereich Finanzwirtschaft sind von Vorteil. Ein fachliches Interesse an Fragestellungen der Immobilienwirtschaft mit Schwerpunkt Wohnungsbau sowie die Bereitschaft zur Einarbeitung in bauwesenspezifische Themen werden vorausgesetzt. Gute Englischkenntnisse sind erforderlich, Erfahrungen im Bereich der Administration von EDV-Infrastruktur sind erwünscht.

Die Vergütung erfolgt nach BAT IIa. Im Rahmen der Tätigkeit wird die Möglichkeit zur Promotion geboten. Die Stelle ist zunächst auf zwei Jahre befristet, eine Verlängerung ist möglich und wird angestrebt.

Interessenten werden gebeten, sich zunächst im Rahmen einer Interessenbekundung unter Beifü-

gung der Schilderung des beruflichen Werdegangs und aussagefähiger Zeugnisse an obige Adresse zu wenden.

Vollständige Bewerbungsunterlagen müssen erst nach Aufforderung eingereicht werden.

Genauere Information zur Ausschreibung können eingesehen werden unter

<http://housing.wiwi.uni-karlsruhe.de/aktuell/stellenangebote.html>

Praktikant/in für Projektentwicklung im alternativen Immobilien- und Energiebereich

Wir suchen für 6 Monate eine/n Praktikanten / Praktikantin, für die Mitarbeit im Bereich der

- Projektentwicklung mit Schwerpunkt Gruppenprojekte
- Moderation von Gruppenprozessen
- Ausschreibung eines Architektenwettbewerbs
- Koordination von Architekten und Fachplanern
- Mitwirkung bei der Vergabe
- Bauherrenvertretung im Bauprozeß
- Projektdokumentation
- Öffentlichkeitsarbeit

Eine weitergehende Mitarbeit ist nicht ausgeschlossen.

Gewünschte Qualifikationen (was nicht ist, kann aber ja auch noch werden)

- Erfahrung in der Leitung / Moderation von Gruppen
- Abgeschlossenes Studium der Architektur / Wirtschaftsingenieurwesen (Bau) gegebenen-

falls Betriebswirtschaftslehre oder deutlichem Studienschwerpunkt in dieser Richtung.

- Breites Grundlagenwissen über die wirtschaftlichen, und technischen Prozesse des Bauens
- Profunde EDV-Kenntnisse in Office obligatorisch, CAD-, Graphik- und Layoutprogramme ideal
- Breites Interesse für den alternativen Immobilienbereich, ökologisches Bauen, regenerative Energien und wirtschaftliche Prozesse

Bewerbung: <mailto:hneidel@f87.de> oder per Post an Hagen Neidel, Chorinerstraße 23, 10435 Berlin

Studentische(r) Mitarbeiter(in) gesucht:

Das Forum Nachhaltige Geldanlagen ist ein Zusammenschluss von über 70 Unternehmen und Organisationen, der sich für Nachhaltige Geldanlagen einsetzt. Das Forum ist in Deutschland, Österreich und der Schweiz aktiv und Gründungsmitglied des

Eurosif, des europäischen Dachverbands der nationalen Foren für nachhaltiges Investment.

Ihre Aufgaben: Mitgliederbetreuung, Pressearbeit, Pflege der Website, Verfassen des Newsletters, Organisation von Konferenzen und Meetings, organisatorische und Verwaltungstätigkeiten

Anforderungen: Umfangreiches Wissen über und Interesse für nachhaltige Geldanlagen, Sekretariats-erfahrung, gute Kenntnisse in Word und Excel, Redaktionelle Fähigkeiten, Englischkenntnisse, Eigenständigkeit

Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt 20 Stunden

Bewerbungen bitte per E-Mail, <mailto:office@forum-ng.de>

Kontakt: Anna Glombitza, Forum Nachhaltige Geldanlagen, Caspar-Theyß-Straße 14a, 14193 Berlin

Tel.: 030 89 000 6860, Fax: 030 89 000 6810, <http://www.forum-ng.de>

10. LINKS UND PUBLIKATIONEN

EU: The macroeconomic evaluation of energy tax policies within the EU, with the GEM-E3-Europe model

Nikos Kouvaritakis and Leonidas Paroussos, NTUA, and Denise Van Regemorter, CES-KULeuven

This report presents the results of a study on the economic and environmental impacts of energy tax policies in the EU with the general equilibrium model GEM-E3 and critically concludes that the reform has negligible positive environmental effects. The report can be accessed at:

http://www.europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/economictaxation_final_report.pdf

EU/Dänemark: Energy and Climate Policies in the EU and Denmark

Soren Dyck-Madsen of the Danish Ecological Council has translated the following booklet on energy and climate into English, entitled: "Energy and Climate Policies in the EU and Denmark".

It can be downloaded at:

<http://www.ecocouncil.dk/english>

Österreich: Interessantes im Internet zum Thema Steuern

Auf der Internetseite der Steuerinitiative des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB) <http://www.steuerini.at> finden sich zahlreiche interessante Beiträge zu sozialen und ökologischen Aspekten des Themas Steuern. Die Gründungsmitglieder der überfraktionellen Steuerinitiative im ÖGB sind Funktionäre aus unterschiedlichen Gewerkschaften und Fraktionen des ÖGB.

UNEP/IEA: Neue Studie über Reform von Energiesubventionen

Basierend auf Forschungsergebnissen vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und der Internationalen Energiebehörde (IEA) ist kürzlich eine von UNEP mit herausgegebene Studie über die Reform von Energiesubventionen erschienen. *Energy Subsidies Lessons learned in assessing their Impact and designing Policy Reforms* von Anja von Moltke, Colin McKee und Trevor Morgan soll zum Nachdenken über eine Reform von Energiesubventionierung anregen, und versucht,

Entscheidungsträgern einen Leitfaden an die Hand zu geben bezüglich der Planung und Implementierung von Reformen, vor allem im Hinblick auf die Förderung erneuerbarer Energien und effizienterer Technologien. Das Buch bietet Methoden zur Analyse der Auswirkung von Subventionen und gibt einen guten Überblick über die Definition von Subventionen sowie über Größenordnungen. Nach einem Kapitel über Reformen in OECD-Ländern folgen verschiedene Fallstudien zur Messung und Beurteilung von Energiesubventionen in Osteuropa, Asien, Afrika und Lateinamerika. Die Studien zu Indien, Indonesien und Korea konzentrieren sich dabei vor allem auf die Kosten unterschiedlicher Subventionssysteme: Elektrizitätssubvention in Indien, Öl-Subvention in Indonesien und generelle Energiesubvention in Korea. In den beiden letzten Kapiteln werden Schlüsse über die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen von Energiesubventionsreformen gezogen, sowie Empfehlungen zur praktischen Umsetzung solcher Reformen gegeben, die vor allem für politische Entscheidungsträger interessant sein dürften.

Weitere Informationen unter: <http://www.greenleaf-publishing.com/catalogue/enersubs.htm>

OECD: Umweltwirkung von Subventionen

Mit der Neuveröffentlichung "Environmentally Harmful Subsidies – Policy Issues and Challenges" legt die OECD eine englischsprachige Sammlung von fünf Aufsätzen vor, die sich mit der Umweltwirkung von Subventionen befassen. Die vorwiegend theoretisch ausgerichteten Beiträge gehen zurück auf einen Workshop der Pariser Organisation vom November 2002, der sich diesem Thema intensiv widmete.

Breiten Raum nimmt unter anderem die Diskussion um die genaue Definition von Subventionen ein. Messprobleme von Auswirkungen staatlicher Leistungen beziehungsweise deren Entzug werden ebenso thematisiert wie die Schwierigkeit, Subventionsänderungen von anderen politischen Entscheidungen zu trennen. In seinem Beitrag betont Mitautor Gareth Porter, dass Daten zum Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln es ermöglichen, eine Verbindung zwischen Produktionsentscheidungen und der Rolle der Subventionen zu ziehen. Einer OECD-Studie zufolge wirtschafteten Farmer

weniger intensiv und die Grundwasserbelastung durch Düngemittel nehme ab, wenn Subventionen zur Preisstützung reduziert würden.

Einen interessanten Sonderfall sehen die Autoren in den Ländern südlich der Sahara, wo der Düngemittelsatz in den vergangenen Jahrzehnten nur bei einem Bruchteil des weltweiten Durchschnitts lag. Um der Nährstoffverarmung sowie der Boden-erosion entgegenzuwirken und Ertragssteigerungen zu erzielen, könne dort die Subventionierung von Düngemitteln gerechtfertigt werden.

Negativ bewerten gleich mehrere Autoren die Subventionierung der Bewässerungslandwirtschaft. Von den jährlich mindestens 35 Milliarden Euro, die als Wassersubvention in die Dritte Welt gingen profitierten größere Betriebe deutlich stärker als kleinere, so David Pearce vom University College in London. Wegen der geringen Kosten, zu denen es angeboten werde, und der hohen Opportunitätskosten sei die Verteilung von Wasser in Entwicklungsländern oft sehr ineffizient. Zudem sieht Pearce eine Gefahr für nachhaltige Entwicklung darin, potenziell wertvolle Agrarflächen aufgrund einer fehlenden Wasserinfrastruktur nicht nutzen zu können.

"Environmentally Harmful Subsidies – Policy Issues and Challenges", 216 Seiten, Bestellung möglich beim UNO-Verlag, Am Hofgarten 10, 53113 Bonn, Telefon 0228/94902-0, Telefax -22, <mailto:oeecd@uno-verlag.de>

Relaunch der Zeitschrift "neue energie"

Das auflagenstärkste Magazin für erneuerbare Energien - die in Osnabrück herausgegebene "neue energie" - geht in dieser Woche neu an den Start. Sowohl inhaltlich, als auch grafisch überarbeitet, erscheint das Fachblatt nun in einer Auflage von 22.000 Exemplaren. Nach den IVW-Zahlen hatte die verkaufte Auflage im dritten Quartal 2003 noch 15.167 Stück betragen. Damit ist der Titel der mit Abstand meistverkaufte seines Genres.

Das neue Magazin gliedert sich in sieben Teile:

- Die Rubrik "Energie-Fokus" richtet das Augenmerk auf die Energiepolitik im In- und Ausland, allgemeine energiewirtschaftliche Fragen und deren Rückwirkungen auf die Branche der regenerativen Energiewirtschaft.
- Die Rubrik "Erneuerbare Energien" präsentiert Fachbeiträgen zu den Themen Wind, Solar,

Biomasse, Biogas, Geothermie und Wasserkraft.

- Unter der Rubrik "Energie-Wirtschaft & Finanzen" finden sich ökonomische Branchennews, Hintergrundberichte und Informationen für Anleger.
- Die Rubrik "Energie International" publiziert ausführliche Länderreports.
- Dazu werden Akteure in der Rubrik "Energie-Macher" vorgestellt, der Verbandsteil offeriert einen Blick ins Leben des Bundesverbandes WindEnergie und des Fachverbands Biogas, die "Service"-Rubrik ein umfangreiches Firmenverzeichnis.

Herausgeber der monatlich erscheinenden "neuen

energie" ist der Bundesverband WindEnergie (BWE), das Jahresabo kostet 78 Euro. Interessenten erhalten ein kostenloses Probeexemplar unter 0541 / 35 0 60-15 oder <mailto:ne@wind-energie.de>.

Nachdenkseiten

Die Homepage <http://www.nachdenkseiten.de> versteht sich als kritische Anlaufstelle für alle, die sich Gedanken machen über gesellschaftliche, ökonomische und politische Probleme. Neben Rubriken wie Kritisches Tagebuch, Strategie der Meinungsmache, Manipulation des Monats oder Denkfehler Wirtschaftsdebatte finden sich dort eine Reihe weiterer interessanter Beiträge.

11. VERANSTALTUNGEN

01.04.2004, München: Geburtstagsfeier – Fünf Jahre Ökologische Steuerreform

Ab 18 Uhr im Großen Sitzungssaal des Münchener Rathauses, mit anschließendem Buffet im Kleinen Sitzungssaal. Sprechen werden Christian Ude, Josef Deimer, Hubert Weiger und Anselm Görres. Alle Interessenten sind herzlich eingeladen. Wir bitten um eine kurze Anmeldung unter <mailto:foes@foes-ev.de>.

02.-03.04.2004, Berlin: Bundeskonferenz regionaler Solarinitiativen

Der Bundesverband Solarindustrie (BSi) veranstaltet gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium (BMU) die Bundeskonferenz Regionaler Solarinitiativen, die am 2. April 2004 von Umweltminister Trittin eröffnet wird.

Die Konferenz richtet sich an alle Akteure, die in Solarinitiativen engagiert sind. Sie bietet den regionalen Initiativen die Gelegenheit, sich in Vorträgen und auf Postern vorzustellen sowie mit anderen Initiativen Erfahrungen auszutauschen und Erfolgsfaktoren zu diskutieren. Politiker stellen die Solarpolitik des Bundes vor, Branchenkenner die Entwicklung und die Perspektive des Solarmarktes.

Nationale und internationale Kampagnen berichten über ihr Vorgehen. In Workshops wird mit Experten zu Rahmenbedingungen, Organisation, Marke-

ting und Finanzierung gearbeitet.

Alle Akteure von Solarinitiativen auf lokaler und regionaler beziehungsweise Länder- und Bundesebene sind herzlich einladen, sich durch die Einreichung von Beiträgen in Form von Vorträgen und Postern aktiv an der Bundeskonferenz zu beteiligen. Es sollen möglichst viele Initiativen ihre Aktivitäten vorstellen.

Die Teilnahmegebühren betragen Euro 100,- pro Person inkl. MwSt. Für Referenten und Postereinreicher entfällt der Beitrag.

Folgende zusätzliche Leistungen zusätzlich zur Konferenzteilnahme im Preis enthalten:

- Tagungsunterlagen
- Zwei Mittagessen
- Getränke und Pausenbewirtung
- RegioSolar Workshops
- Meisterfeier Solarbundesliga
- RegioSolar Festbuffet

Eine Bestätigung per E-Mail erhalten Sie nach Eingang Ihrer Anmeldung. Der entsprechende Teilnahmebetrag ist 14 Tage nach Erhalt der schriftlichen Rechnung fällig. Erst nach Eingang der Zahlung ist die Anmeldung rechtsgültig und Ihr Konferenzplatz reserviert.

Die Bundeskonferenz findet im Umweltforum Berlin Auferstehungskirche in der Pufendorfstraße 11 in Berlin Friedrichshain statt. Informationen unter <http://www.regiosolar.de>

22.- 23.04.2004, Berlin: Internationale Jahrestagung des Öko-Instituts e.V.

Zehn neue Staaten treten am 1. Mai 2004 der Europäischen Union bei.

Zweifellos wird sich die europäische Politik in vielerlei Hinsicht verändern. Doch welche Folgen hat das für die Umweltpolitik? Droht Stillstand oder herrscht Aufbruchstimmung? Als das führende unabhängige Umweltforschungsinstitut widmet sich das Öko-Institut e.V. bei seiner internationalen Jahrestagung in Berlin diesem Thema. Ziel der Konferenz ist es, die umweltpolitischen Folgen aufzuzeigen, Chancen zu sehen und vor Risiken zu warnen.

Die Konferenz trägt den Titel „Zwischen Stillstand und Aufbruch – Die Umweltpolitik im neuen Europa“ und findet statt am Donnerstag, 22. und Freitag, 23. April 2004, in der Tschechischen Botschaft, Wilhelmstraße 44, 10117 Berlin

Anmeldung und Informationen: Romy Klupsch, <mailto:event@oeko.de>, Telefon 0761/452 95-0 oder online unter <http://www.oeko.de/jahrestagung.htm>

Anmeldeschluss: 8. April 2004

Tagungsgebühr: 200 Euro, ermäßigt 100 Euro.

22.-23.04.2004, Martigny (Schweiz): Energie-Cités Konferenz

Kommen Sie um:

- Geeignete Finanzierungssysteme zu entwickeln
- Instrumente wie Konzessionsverträge oder die Übertragung öffentlicher Aufgaben zu optimieren
- Kommunalen und privatwirtschaftlichen Sachverstand effektiver zu bündeln
- Investoren (Private, Genossenschaften und gemischtwirtschaftliche Unternehmen) zu mobilisieren
- den Wettbewerb zwischen Unternehmen beim Kauf von Energie und Energiedienstleistungen erfolgreich zu gestalten
- Das Angebot an Gütern und Dienstleistungen durch eine umweltfreundliche öffentliche Beschaffung zu beeinflussen
- Vertreter der Öffentlichkeit, der Verbände und des Privatsektors zu den Themen Lokale Agenda 21, lokale Energieagentur oder einen Verkehrsentwicklungsplan zusammenzuführen

<http://www.energie-cities.org/conference/index.php/lang/de/>

20.-23.05.2004, Birkenwerder: CGW/INWO-Tagung „Wirtschaft – Macht – Europa?“

Die Wahl des Europaparlaments, eine „Verfassung für Europa“ und die Osterweiterung der EU rücken Europa im Jahr 2004 in den Mittelpunkt des politischen Interesses. Aber wo liegt Europa? Wie die Diskussion über einen künftigen Beitritt der Türkei zeigt, ist dies nicht nur eine geografische Frage, sondern auch eine Frage nach Aufgabe, Form und Identität.

Was sich als Europäische Union entwickelt hat, ist mittlerweile deutlich mehr als ein Raum gemeinsamen Wirtschaftens und insofern problematisch, als Wirtschaftsinteressen diesen Staatenverbund einseitig prägen, während demokratische Ansprüche noch immer unbefriedigt bleiben. Darf dieser Verband sich eine Verfassung geben, ohne die Unionsbürgerinnen und -bürger darüber abstimmen zu lassen? Welche Spannungen ergeben sich aus einheitlicher Währung, Wirtschaftsflaute und öffentlicher Überschuldung? Ist das in der EU etablierte Wirtschaftssystem zukunftsfähig? Wird die EU zur Festung der Privilegierten oder ein Hort der Menschenrechte und des Friedens, der offen bleibt und globale Mitverantwortung übernimmt? Welche Antwort findet die EU auf den Terrorismus?

Diese und weitere Fragen politischer Gestaltung sollen Gegenstand der Tagung sein. Am Samstag nachmittag wird der stellvertretende Vorsitzende des FÖS, Kai Schlegelmilch, ein Referat über Energiesteuern in Europa halten.

Die Christen für gerechte Wirtschaftsordnung (CGW) und die Initiative für Natürliche Wirtschaftsordnung (INWO) laden jährlich am Himmelfahrtswochenende zu einer Tagung ins Gästehaus des Karmelitenklosters Karmel St. Teresa Schützenstr. 12-15, 16547 Birkenwerder bei Berlin

Für die Teilnahme an der Tagung „Wirtschaft – Macht – Europa?“ ist eine Anmeldung bis Freitag, den 15. Mai 2004 erforderlich. Die Tagungsgebühr beträgt 30,- Euro pro Person (10,- Euro für Studierende, Auszubildende, Arbeitslose und Tagesgäste). Fordern Sie ggf. eine schriftliche Einladung an via E-Mail: <mailto:redaktion-onken@web.de>, Informationen unter <http://www.sozialoekonomie.info/index.html>

01.- 04.06.2004, Bonn: Weltkonferenz für Erneuerbare Energien 2004

Die Internationale Konferenz für Erneuerbare Energien soll der in Johannesburg angestoßenen Entwicklung hin zu einem globalen Ausbau erneuerbarer Energien weitere Impulse verleihen. Außerdem wird sie die von der Koalition gleichgesinnter Länder (der sog. Johannesburger Koalition für erneuerbare Energien) geschaffene Dynamik zur Förderung erneuerbarer Energien nutzen.

Im Mittelpunkt der Konferenz sollen stehen:

- Erarbeitung von Strategien für eine verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien/nachhaltige Energieversorgung, einschließlich der Weiterentwicklung von Finanzierungs- und Fördermodellen
- Informationsaustausch über Technologien, Rahmenbedingungen und best practices,
- Vereinbarung von Aktionsplänen für Industrie- und Entwicklungsländer auf nationaler, internationaler und globaler Ebene.

Darüber hinaus soll der von der Johannesburger Koalition für erneuerbare Energien eingeleitete Prozess inhaltlich weiter vertieft werden. Wir hoffen, dass weitere Unterzeichnerstaaten für die Erklärung *The Way Forward on Renewable Energy* hinzu gewonnen werden.

An der Konferenz werden Vertreter nationaler Regierungen, internationaler Organisationen, nicht-staatlicher Organisationen und zivilgesellschaftlicher Gruppen teilnehmen. Es wird davon ausgegangen, dass die Regierungen auf Ministerebene vertreten sein werden und dass den Delegationen Regierungsvertreter aus den Bereichen Umwelt, Energie und Entwicklungszusammenarbeit angehören werden.

Ort und Zeit: Internationales Kongresscenter Bundeshaus Bonn, erste Juniwoche 2004.

Veranstalter: Die Konferenz wird von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ), ausgerichtet und einberufen.

<http://www.renewables2004.de>

25.06.2004, Berlin: Ecotaxes in Germany and the United Kingdom – a business view

Der Förderverein Ökologische Steuerreform e.V. plant gemeinsam mit der Heinrich-Böll-Stiftung und mit Unterstützung der deutsch-britischen Stiftung eine Konferenz zum Thema „Ökosteuer in Deutschland und Großbritannien – aus Sicht der Wirtschaft“. Ziel der Konferenz ist ein Vergleich der deutschen Ökosteuer und der englischen Climate Change Levy unter verschiedenen Gesichtspunkten, wie ihren Auswirkungen auf den Wirtschaftssektor, die Kommunikation der Steuereffekte und Möglichkeiten einer besseren EU-weiten Koordination. Deutsch und Englisch werden simultan übersetzt.

Die Konferenz findet am 25.06.2004, 10.00 – 17.30 in den Räumen der Heinrich-Böll-Stiftung (Hackesche Höfe) in Berlin statt.

<mailto:foes@foes-ev.de>

26.06.2004, Berlin: FÖS-Mitgliederversammlung 2004

Die Mitgliederversammlung findet statt von 11 bis 15 Uhr in den Räumen der Heinrich-Böll-Stiftung (Hackesche Höfe). Weitere Informationen veröffentlichen wir in einer späteren Ausgabe, aber schon jetzt sind alle Interessenten herzlich eingeladen.

09.-11.09.04, Pavia / Italy: Fifth Annual Global Conference on Environmental Taxation Issues, Experience and Potential

The Pavia 2004 conference is the fifth in a series of international meetings. Its aim is to collect a wide variety of experiences from different States of the use of environmental taxes and charges and a scientific assessment of the environmental, economic and social impact of their introduction can be an important tool to face those barriers, which can be to an extent problems of fear of the unknown.

All the speakers and other participants who intend to present a contribution must send their final title together with the Call for Paper Form before March, 15th, 2004. Several Members of the GBG-Forum plan to submit papers and to make presentations.

For further information about the Conference visit the web site: <http://www.unipv.it/iuss/esasgia>

17.- 18.09.2004, Wuppertal: INFER Annual Conference 2004 - Environmental Economics Institutions, Competition, Rationality

The principle objective of the conference by the International Network for Economic Research - INFER in co-operation with the Wuppertal Institute

is to encourage economic research and to strengthen contact between applied and academic economics. Young researchers and professionals with a background in economics or related disciplines are invited to share their results, views, and experiences.

Programme:

<http://www.wupperinst.org/download/INFER2004.pdf>

12. FÖS: IN EIGENER SACHE

Freitag, 25. Juni, 10⁰⁰ - 17³⁰, Deutsch-britische Konferenz:

ECOTAXES IN GERMANY AND THE UNITED KINGDOM – A BUSINESS VIEW

(ÖKOSTEUER IN DEUTSCHLAND UND GROSSBRITANIEN AUS SICHT DER WIRTSCHAFT)

Freitag, 25. Juni, ab 19 Uhr:

BEIRATSSITZUNG 2004

Samstag, 26. Juni 2004, von 11 bis 15 Uhr:

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2004

Sowohl die Konferenz als auch die Mitgliederversammlung können wir in den Räumen der Heinrich Böll Stiftung durchführen. Genaue Informationen erhalten Sie noch rechtzeitig.

Mitgliedsbeiträge 2004

Liebe Mitglieder des FÖS, denken Sie bitte daran, dass die Beiträge (60€ für Förder- und 200€ für Aktivmitglieder) zum 31. März jeden Jahres fällig werden. Sie ersparen uns Nachhaken und geben uns Planungssicherheit, wenn Sie rechtzeitig Ihren Beitrag überweisen. An dieser Stelle schon mal vielen Dank!

Haben Sie eine neue Adresse oder Email?

Bitte denken Sie daran, uns neue Post- oder eMail-Adressen gleich mitzuteilen. Das Nachforschen, wenn Post oder eMails zurückkommen, kostet uns viel Zeit und damit Geld. Außerdem können Sie so sicher sein, keine Ausgabe unseres Newsletters oder anderen wichtigen aktuellen Mitteilungen zu verpassen!

Hat Ihnen dieser Newsletter gefallen?

Das freut uns! Dann haben wir eine Bitte an Sie: Spenden Sie und/oder werden Sie Mitglied bei uns! Wie Sie wissen, ist der FÖS auf Spenden angewiesen. Insbesondere diejenigen unter Ihnen, die keine Mitglieder bei uns, aber zufrieden mit unserer Arbeit, bzw. den Mitteilungen/Newsletters sind, können sich überlegen, ob sie unsere Arbeit mit einer Spende unterstützen wollen. Wir wären Ihnen sehr dankbar! Die Bankverbindung: Ökobank e.G., BLZ 500 901 00, Konto 860 3740.

Noch mehr würden wir uns freuen, wenn Sie uns als Mitglied unterstützten. Der Beitrag beträgt 60 € für Förder- und 200 € für Aktivmitglieder. Ein Beitrittsformular finden Sie unter <http://www.foes-ev.de/kontakt.html>.

Wie kann der Newsletter noch besser werden?

Bitte schicken Sie uns Ihre Anregungen, Kritik, Wünsche und auch gerne Literatur-/Link-Hinweise,

damit wir den Newsletter weiter verbessern können. Wenn Sie selbst einen Beitrag schreiben möchten, freuen wir uns sehr, bitten aber, diesen vorher mit uns abzustimmen (<mailto:foes@foes-ev.de>).