

# ÖKOSTEUERNEWS 3 – OKTOBER 2001

---

## NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOLOGISCHEN STEUERREFORM

### FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

Brienner Str. 44 80333 München <http://www.foes-ev.de>  
Fon 089/520113-13 Fax 089/520113-14 <mailto: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: Ökobank e.G., BLZ 500 901 00, Konto 860 37 40).

\*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.

---

### Inhalt dieser Ausgabe

1.	EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL.....	1
2.	ÖSR-DISKUSSION IN DEUTSCHLAND.....	3
3.	ÖSR UND UMWELT INTERNATIONAL.....	8
4.	AKTIVITÄTEN RUND UM DIE ÖKOSTEUER.....	14
5.	WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN.....	14
6.	BEITRÄGE UND REAKTIONEN UNSERER LESER.....	20
7.	KURZMELDUNGEN.....	20
8.	SERVICE: JOBS.....	21
9.	SERVICE: LINKS.....	22
10.	SERVICE: VERANSTALTUNGEN.....	22
11.	FÖS: IN EIGENER SACHE.....	24
12.	BUND: NACHRICHTEN UND KOMMENTARE.....	28

---

## 1. EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL

### Liebe Freunde der Ökologischen Steuerreform und des FÖS! (AK)

Diese Ausgabe ist eine etwas dünnere als die vorhergehenden. Der Grund – Sie ahnen es sicher – liegt darin, dass die erschütternden Vorkommnisse in den USA nicht nur alle andere Berichterstattung in den Hintergrund gedrängt haben, sondern auch die Diskussion über alle in dem Moment unwichtig erscheinenden Themen. Auch wenn wir auf weniger Material zurückgreifen konnten, haben wir dennoch eine vollständige Ausgabe zusammengestellt. Selbst einige Stellungnahmen zur Ökosteuer direkt sind darunter, obwohl es um diese Diskussion sehr ruhig geworden ist.

Auch auf den Leitartikel dieser Ausgabe hatten die Terroranschläge Einfluß: unser Vorsitzender nimmt

---

Stellung zu globaler Verantwortungspolitik und globaler Nachhaltigkeit.

In der Rubrik „In eigener Sache“ finden Sie nun endlich die Auswertung der Umfrage, die wir im ersten Newsletter angeregt hatten, mit einigen interessanten Ergebnissen.

Wie immer wünschen wir viel Spaß bei der Lektüre! Ihr FÖS-Team

***International verzweifelt gesucht: Globale Verantwortungspolitik und Globale Nachhaltigkeit***  
***– Persönlicher Kommentar von Anselm Görres –***

Für den Terrorakt in New York gibt es keine Entschuldigung. Aber es darf und muss eine Suche nach Ursachen geben, die über die Suche nach den unmittelbar schuldigen Verbrechern und Mittätern hinaus geht. Die Terroristen der Bader-Meinhoff-Gruppe versetzten Deutschland in den 70er Jahren in Schrecken. Doch eine wirkliche, dauerhafte Gefahr stellten sie nie dar: Mit Ausnahme weniger Sympathisanten gab es niemand, der ihre Ziele und ihre Maßnahmen guthieß. Dies unterscheidet sie von den Terroristen von New York: Diese finden – so bitter und unentschuldigbar das ist – in der Bevölkerung der islamischen Welt vielerlei Zuspruch, nicht nur bei armen und entwurzelten Menschen, sondern klammheimlich, zum Teil sogar ganz offen, auch bei Angehörigen der Elite und der Oberschichten. Anders wäre der breite politische und finanzielle Support für Bin Laden nicht zu erklären.

Der Westen muss sich also die Frage stellen, ob er in den vergangenen Dekaden genug getan hat, um den 1,3 Milliarden Muslimen in einer zunehmend globalisierten Welt eine menschenwürdige Perspektive zu bieten. Wenn der demokratische Kapitalismus, also das Versprechen einer Kombination von Menschenwürde und Wohlstand, die zentrale Verheißung des westlichen Modells darstellt, so müssen wir konstatieren, dass diese beiden hohen Güter für die Masse der islamischen Bevölkerung heute noch weitgehend unerreichbar erscheinen. Diese Menschen leben heute noch überwiegend unter den Bedingungen extremer Armut, extremer Ungleichheit und despotischer Herrschaft.

Wo liegt die Antwort auf diesen unhaltbaren Zustand? Sie kann nur in einer Verbindung von globaler Verantwortungspolitik (*Global Governance*) und globaler Nachhaltigkeit bestehen. *Global Governance* bedeutet die Einigung auf globale Spielregeln, den Respekt vor globalen Institutionen, die weltweite Durchsetzung sozialer, politischer, ökologischer und ökonomischer Mindeststandards, auch und gerade im Interesse der schwächsten Glieder der Weltgemeinschaft.

Globale Nachhaltigkeit ist das Kriterium, das Ziel, an dem sich *Global Governance* ausrichten muss: Die Schaffung von Bedingungen, die Frieden, Wohlstand, Demokratie und Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen für *alle* Menschen garantieren können.

Die weltweite Ächtung und Verfolgung von Terrorismus und Terroristen ist dabei keine hinreichende, „nur“ eine bitter notwendige Bedingung für die Erlangung globaler Nachhaltigkeit.

Genau an dieser Stelle fließen die Antworten auf den Terror vom World Trade Center und auf die weltweite Bedrohung des Klimas und der natürlichen Lebensgrundlagen zusammen. In beiden Fällen geht es darum, internationale Antworten auf internationale Herausforderungen zu finden. Dabei haben sich alle Staaten des Westens Versäumnisse vorzuwerfen. Die Amerikaner vor allem durch eine Haltung des Isolationismus und der Herabsetzung internationaler Abkommen und globaler Institutionen, wir Europäer durch einen Mangel an Konsequenz, auch Härte, gegenüber Bedrohungen innerhalb und außerhalb unseres vergleichsweise kleinen Kontinents.

Wenn der Westen den Terrorschlag von New York nicht nur als Aufruf zu militärischen oder polizeilichen Aktionen, sondern als Aufforderung begreift, globale Verantwortung und globale Nachhaltigkeit zu stärken, dann und nur dann kann das Schreckensereignis auch segensreiche Folgen haben.

*Nachtrag:* Eine Politik der Energieeinsparung, bei der die Europäer weiter sind als die Amerikaner, ist in einer Situation der Abhängigkeit von Energielieferungen aus der islamischen Welt nicht nur aus ökologischen Gründen vernünftig. Jedes Barrel Öl, das wir nicht mehr aus OPEC-Staaten importieren müssen, macht uns weniger anfällig von Krisen und Umbrüchen der islamischen Welt.

---

## 2. ÖSR-DISKUSSION IN DEUTSCHLAND

### *Die Ökologische Steuerreform in Deutschland - Eine modellgestützte Analyse ihrer Wirkungen auf Wirtschaft und Umwelt*

Seit ihrer Einführung im Jahre 1999 wird die **Ökologische Steuerreform** in Deutschland kontrovers diskutiert. Das Buch „Die **Ökologische Steuerreform** in Deutschland - Eine modellgestützte Analyse ihrer Wirkungen auf Wirtschaft und Umwelt“ stellt eine erste systematische und modellgestützte Analyse der Auswirkungen dieser Reform vor.

Untersucht werden die Folgen für das Wirtschaftswachstum, den Arbeitsmarkt und die Einkommensverteilung sowie die Wirkungen auf den Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dazu werden zwei gesamtwirtschaftliche Modelle sowie ein Mikrosimulationsmodell eingesetzt. Sensitivitätsanalysen erlauben einen Test der Robustheit der Ergebnisse und des Einflusses unterschiedlicher Annahmen und analytischer Methoden auf das Ergebnis. Die Studie zeigt auf, inwieweit die ursprünglichen Ziele der **Ökologischen Steuerreform** erreicht werden können, unerwünschte Nebenwirkungen auftreten und politischer Handlungsbedarf entsteht. Autoren sind: Bach, S., *Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin*; Bork, C., *Wiesbaden*; Kohlhaas, M., *Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin*; Lutz, C., *GWS mbH, Osnabrück*; Meyer, B., *Universität Osnabrück*; Praetorius, B., *Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin*; Welsch, H., *Universität Oldenburg*. (3-7908-1419-9, Listprice: DM 74,67)

[http://www.springer.de/cgi-bin/search\\_book.pl?isbn=3-7908-1419-9&cookie=done](http://www.springer.de/cgi-bin/search_book.pl?isbn=3-7908-1419-9&cookie=done)

### *BGA fordert Rücknahme der Ökosteuer*

Süddeutsche Zeitung vom 29.08.01

Der Präsident des BGA Anton Börner zitiert eine Umfrage unter mehr als 1000 Unternehmern, in der die Stimmung in der Wirtschaft seit Jahresbeginn deutlich pessimistischer geworden sei. Mehr als jeder zweite (55 Prozent) beurteile die Lage als schlecht bis sehr schlecht. Anfang des Jahres seien dies nur 22 Prozent gewesen. Während im Januar noch ein Wirtschaftswachstum von 1,9 Prozent erwartet worden sei, werde jetzt nur noch mit 1,3 Prozent gerechnet. Für das kommende Jahr gingen die 38 Prozent der Groß- und Außenhandelsbetriebe nur noch von einem Wachstum von unter einem Prozent aus. Der BGA forderte ein rasches Umsteuern. Die hohen Lohnnebenkosten und die hohe Steuerbelastung, vor allem durch die **Ökosteuer**, würden von den Unternehmern als hauptsächliches Konjunkturhemmnis angesehen.

Börner sagte: „Mit einer ‚Politik der ruhigen Hand‘ ist die konjunkturelle Fehlentwicklung nicht korrigierbar. Stattdessen brauchen wir eine Politik mit kühlem Kopf und konsequenter Marktöffnung.“ Zur Haushaltskonsolidierung von Finanzminister Hans Eichel (SPD) gebe es keine Alternative. Vor allem müsse aber die **Ökosteuer** zurück genommen und der Spitzensteuersatz herabgesetzt werden. Angezielt werden sollte dabei eine Höhe von maximal 33 Prozent. Eichel erneuerte dagegen seine Absage an zusätzliche Ausgabenprogramme oder ein Vorziehen der Steuerreform. Es bleibe ein Irrglaube, der Staat könne die Konjunktur mit solchen Programmen steuern, sagte Eichel dem Magazin Börse Online.

*Anmerkung:* Aus Sicht des FÖS ist es kaum verständlich, wie zwar einerseits die hohen Lohnnebenkosten beklagt werden, andererseits aber gerade die **Ökosteuer**, durch die diese gezielt gesenkt werden, abgeschafft werden soll. Durch die umfangreichen Sonderregelungen für die Wirtschaft werden sie mit über 7,6 Mrd. DM in 2003 entlastet, nicht belastet.

### *Automobilverband: „Mobilität muss zu bezahlen sein“*

Süddeutsche Zeitung vom 11.09.01

Bernd Gottschalk ist Präsident des Verbands der Deutschen Automobilindustrie. Jörg Reichle sprach mit ihm vor Eröffnung der IAA über das Erfolgsrezept und das Thema der IAA, die Lage der Automobilindustrie und die **Ökosteuer**.

**SZ:** Die IAA wird von Mal zu Mal größer. Was ist ihr Erfolgsrezept?

**Gottschalk:** Das Erfolgsrezept der IAA besteht darin, dass die Besucher hier nicht nur die neuesten Fahrzeuge hautnah betrachten können, sondern dass die Messe vor allem ein spannender Treffpunkt für Hersteller und Zulieferer ist – ein Marktplatz der Informationen. Nirgendwo sonst kann man sich so umfassend über neueste Trends in der Welt des Automobils informieren.

**SZ:** Was ist das große Thema auf der Messe 2001?

**Gottschalk:** Der Besucher wird erkennen, dass die IAA die gesamte Vielfalt der automobilen Welt auffächert: Das reicht von Technik- und Designtrends der neuen Produkte bis hin zur Standortbestimmung über Zukunftslösungen wie Wasserstoffantrieb oder Brennstoffzelle. Wichtig bleiben die Kraftstoffverbrauchs- und Emissionsreduzierungen.

**SZ:** Welche technischen Entwicklungen stehen im Mittelpunkt?

**Gottschalk:** Erstens die beeindruckende Dieseltechnologie. In Deutschland ist jedes dritte Neufahrzeug heute ein Diesel-Pkw. Zweitens nimmt die Elektronik im Fahrzeug einen immer größeren Raum ein. Ihr Wertschöpfungsanteil an den Herstellkosten pro Fahrzeug liegt heute bereits bei 22 Prozent, eine weitere Steigerung auf 30 Prozent lässt sich sicher prognostizieren.

**SZ:** Die Lage auf dem Automarkt in Deutschland ist mau. Erwarten Sie von der IAA Impulse fürs Geschäft?

**Gottschalk:** Das Auslandsgeschäft brummt nach wie vor. Im Inland haben die deutschen Hersteller im Jahresverlauf ein leichtes Plus erzielen können. Dieses Ergebnis ist nicht ganz befriedigend, aber auch nicht so schlecht, wie die August-Zahlen zeigen. Während die Automobilpreise nahezu konstant geblieben sind, wirken sich vor allem die gestiegenen Kraftstoffpreise sowie die Erhöhungen bei der Kraftfahrzeugsteuer, der **Ökosteu**er und der Kfz-Versicherung aus. Der Autofahrer zahlt heute rund 1000 Mark pro Jahr mehr als vor zwei Jahren für seine individuelle Mobilität. Hier ist die Schmerzgrenze erreicht. Von der IAA erwarten wir psychologisch positive Impulse.

**SZ:** Gerhard Schröder eröffnet am Donnerstag die Messe. Was wünschen Sie sich vom „Auto-Kanzler“?

**Gottschalk:** Wir hoffen, dass sich der Bundeskanzler angesichts der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung dieser Branche erneut klar dafür ausspricht, dass Mobilität bezahlbar bleiben muss. Zweitens sollte von den Steuern und Abgaben, die der Autofahrer bereits heute trägt, ein erheblich größerer Teil in die Infrastruktur des Straßenverkehrs fließen. Und wir erwarten, dass die großen Fortschritte im Bereich der Dieseltechnologie nicht klein geredet werden.

**SZ:** Es gibt Pläne, die IAA nach Berlin zu verlegen. Wie ist der Stand?

**Gottschalk:** Wir haben uns mit der Stadt geeinigt, dass die IAA Pkw auch 2003 und 2005 in Frankfurt stattfinden werden. Danach sehen wir weiter.

Siehe auch [Branche des schönen Scheins](#)

### *Emissionshandel für den Klimaschutz nutzen*

Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat die Vorreiterrolle der Bundesrepublik beim Klimaschutz betont und die anspruchsvollen deutschen Ziele zur Minderung der klimaschädlichen Treibhausgase hervorgehoben. Anlässlich einer KfW-Konferenz zum Klimaschutz erklärte Trittin: "Mit ihrem ambitionierten Klimaschutzprogramm hat die Bundesregierung ein Bündel von Maßnahmen auf den Weg gebracht, mit dem Schritt für Schritt der Ausstoß von CO<sub>2</sub> und anderen Treibhausgasen reduziert werden kann. Wir haben schon einen erheblichen Minderungsanteil geschafft. Ich bin zuversichtlich, dass wir unser Ziel erreichen werden."

Im Rahmen des Kyoto-Protokolls hat sich Deutschland verpflichtet, sechs Treibhausgase in der Zeit von 2008 bis 2012 um 21 Prozent (gegenüber 1990) zu verringern. Davon sind bereits 18,5 Prozent erreicht worden. Bundesumweltminister Trittin: "Die Bonner Konferenz hat den Weg frei gemacht für die Ratifizierung des Kyoto-Protokolls. Das Entscheidende ist, dass wir nun eine völkerrechtlich verbindliche Vereinbarung bekommen, die den weltweiten Ausstoß an Treibhausgasen tatsächlich senken wird. Erstmals ist es der Staatengemeinschaft gelungen, verbindliche Maßnahmen gegen den fortschreitenden Klimawandel zu vereinbaren und ein System zu entwickeln, das die Verfolgung stringenterer Reduktionsziele in der Zukunft ermöglicht."

Das Kyoto-Protokoll erlaubt den Industrieländern, untereinander mit Emissionsrechten zu handeln. Voraussetzung dafür ist allerdings die Ratifizierung und das Inkrafttreten des Protokolls. Unabhängig davon kann jedes Land einen innerstaatlichen Emissionshandel einrichten, der von den Unternehmen getragen wird. Trittin: "Der Emissionshandel kann sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene einen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dafür müssen wir aber absolute Obergrenzen für den Ausstoß von Treibhausgasen festlegen." Die Bonner Klimakonferenz hatte sich darauf geeinigt, dass die Industrieländer einen "signifikanten Anteil" ihrer Emissionsreduktionen im eigenen Land erbringen müssen, der Rest kann im Ausland erbracht werden.

Das Bundesumweltministerium hat eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die bis Ende des Jahres Vorschläge für den Emissionshandel vorlegen soll. Daran sind Umweltverbände, Wirtschaftsunternehmen sowie Verbände wie BDI und DIHK beteiligt. Im Herbst will die EU-Kommission einen Richtlinienentwurf für den Emissionshandel vorlegen.

***Ist das Klimaziel zu erreichen? Wie viel trägt die Ökosteuer dazu bei?***

Süddeutsche Zeitung vom 18.09.01

Dr. Wolfgang Eichhammer, Fraunhofer-Institut für Systemtechnik und Innovationsforschung, im Interview über die Erfolge deutscher Klimapolitik und das Kyoto-Protokoll.

**SZ:** Sie sehen eine „Zukunft im Treibhaus“: Deutschland werde bei der Reduktion der klimaschädlichen Gase die – nicht eben strengen – Vorgaben des Kyoto-Protokolls einhalten können. Woher so viel Zuversicht?

**Eichhammer:** Bis zum Jahre 2010 soll Deutschland den Ausstoß aller Treibhausgase, also nicht nur von Kohlendioxid, gegenüber 1990 um 21 Prozent zurückfahren. Um 18 Prozent sind die Emissionen bereits gesunken. Und in unserer Studie konnten wir zeigen, dass sich nur die Hälfte davon mit dem so genannten Wiedervereinigungs-Effekt erklären lässt, mit dem Zusammenbruch einer veralteten ostdeutschen Wirtschaft nach dem Mauerfall. Die andere Hälfte, rund neun Prozent, geht auf das Konto erfolgreicher Umweltpolitik. Das war bislang oft bestritten worden.

**SZ:** Welche Politik hat dabei geholfen?

**Eichhammer:** Erstaunlicherweise hat neben den eigentlichen Klimaschutzmaßnahmen zum Beispiel auch die Abfallpolitik einen nicht unerheblichen Einfluss. Sie sorgt dafür, dass die Gesamtmenge des Treibhausgases Methan, die aus bundesdeutschen Deponien entweicht, drastisch gesunken ist. Man fängt das Methan heute auf, nutzt es zur Energieerzeugung. Insgesamt ist der Beitrag von Methan und Lachgas zur Reduktion überproportional groß gewesen.

**SZ:** Wie groß?

**Eichhammer:** Er liegt bei 40 Prozent gegenüber 60 Prozent für das Treibhausgas Nummer eins, das Kohlendioxid. Insgesamt nämlich trägt CO<sub>2</sub> im deutschen Schadstoffmix zu 80 oder gar 85 Prozent zum Treibhauseffekt bei. Freiwillige Vereinbarungen mit der Industrie haben zudem geholfen, auch den Ausstoß von Lachgas deutlich zu reduzieren. Lachgas entsteht zum Beispiel bei der Produktion von Adipinsäure für die Nylon-Herstellung; die industriellen Prozesse sind modernisiert worden.

**SZ:** Solche und ähnliche Strategien tragen so viel zur Reduktion bei?

**Eichhammer:** Wir haben in unserer Untersuchung alles bewertet und addiert, was zum Schutz des Klimas beiträgt: besseren Wärmeschutz, bessere Heizkessel, den Ausbau von Erneuerbaren Energien und von Kraft-Wärme-Kopplung, der gemeinsamen Erzeugung von Strom und Wärme. Nur ein Beispiel: Heute hat Deutschland bereits einen dreimal so großen Park von Windkraftanlagen wie die USA und erzeugt 2,5 Prozent des Stromes aus der Energie des Windes. Das kann man nicht vernachlässigen.

**SZ:** Mit Hilfe staatlicher Förderung?

**Eichhammer:** Ja, deutliche Effekte haben zum Beispiel die Förderprogramme für regenerative Energien aber auch die Einspeisevergütung. Das belegen unsere Untersuchungen. Es ist also nicht nur die Politik des Bundes, die Wirkung zeigt; es sind auch die Ansätze der Länder und Gemeinden. Nicht zu vergessen ist das Eigeninteresse der Unternehmen an rentablen Investitionen zur Energieeinsparung.

**SZ:** Können Sie den Erfolg der **Ökosteuer** belegen, der heftig umstritten ist?

**Eichhammer:** Neueste Untersuchungen deuten hier auf einen Rückgang des Energieverbrauchs von zwei bis drei Prozent hin. Er macht sich besonders im Transportsektor bemerkbar. Zum ersten Mal stagnierte beispielsweise im vergangenen Jahr die Nachfrage nach Treibstoffen, was natürlich nicht nur auf die Preissteigerung durch die **Ökosteuer** zurückging. Im Stromsektor haben allerdings die Preissenkungen infolge der Liberalisierung auf dem Energiemarkt den Effekt der **Ökosteuer** überkompensiert.

**SZ:** Zurück zur Zukunft: Je besser die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes schon funktioniert, desto schwieriger werde es, noch mehr zu bewirken, sagen Experten. Ist das Ende der Fahnenstange erreicht?

**Eichhammer:** Das halte ich für ein Gerücht. Stellen Sie sich vor, Bill Gates behauptete, Computer könnten nicht mehr schneller und Festplatten nicht mehr größer werden, jeder lachte ihn aus. Was ich damit sagen will: Der Fortschritt ist eine Frage von Forschung und Entwicklung.



**SZ:** Aber steigen nicht die Kosten?

**Eichhammer:** Nein. Nehmen wir den Wärmeschutz. Man hat gelernt, wie sich mit vorgelagerter Forschung, mit Demonstrationshäusern und schließlich bei der Einführung in die Praxis die Kosten senken lassen. Die Neubauten, die heute rund vier Fünftel weniger Energie brauchen als in den 70er Jahren, kosten kaum mehr als damals. Ähnliche Innovationseffekte lassen sich für eine ganze Reihe von Industrieprozessen beobachten.

**SZ:** Deutschland hat sich nicht nur auf das Kyoto-Protokoll, sondern auch darauf verpflichtet, speziell die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahre 2005 gegenüber 1990 um 25 Prozent zu senken. Ist das zu schaffen?

**Eichhammer:** Diese Vorgabe ist deutlich strenger als die im Kyoto-Protokoll. Der bisherige Rückgang von CO<sub>2</sub> liegt bei 13 Prozent – in einem Dutzend Jahren. Wichtig ist es jetzt vor allem, das kürzlich vom Bund beschlossene Klimaschutzprogramm zügig umzusetzen.

Die Fragen stellte Martin Thurau

### ***Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz im Kabinett verabschiedet***

Am 4. Juli billigte das Kabinett die Eckpunkte für eine Kombination aus einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Wirtschaft und einer gesetzlichen Regelung zur Förderung von KWK-Anlagen. Bis 2010 soll der Kohlendioxid-Ausstoß freiwillig um insgesamt 45 Millionen Tonnen pro Jahr gesenkt werden, davon 20-23 Millionen Tonnen durch Erhalt, Ausbau und Modernisierung der KWK-Anlagen.

Zur Erreichung des deutschen Klimaschutzziels (-25% bis 2005) fehlen mit Blick auf die bereits erreichte CO<sub>2</sub>-Minderung von 15% noch 100 Mio. t; Kraft-Wärme-Kopplung trägt also maßgeblich zur Erreichung des deutschen Klimaschutzziels bei.

Sollten die von der Wirtschaft zugesagten Klimaschutzvorgaben nicht erreicht werden, wird eine gesetzliche Quote für Strom aus KWK-Anlagen eingeführt.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und der Bundesverband Kraft-Wärme-Kopplung (B.KWK) halten den von Bundeswirtschaftsminister Werner Müller vorgelegten Gesetzentwurf für absolut unzureichend, um den effizienten und ökologisch sinnvollen Umgang mit Energie mit Hilfe der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK), d.h. der gekoppelten Strom- und Wärmeerzeugung, zu fördern und auszubauen. Vielmehr kommt das vorgeschlagene Gesetz den Interessen der großen Stromkonzerne an einer Verhinderung des Ausbaus der KWK weitgehend entgegen. Johannes van Bergen, Präsident des B.KWK und Chef der Stadtwerke Schwäbisch-Hall: "Die Kraft-Wärme-Kopplung hat das bedeutendste Potential zur Einsparung von Energie und zur Verminderung des Ausstoßes von Klimagasen. Da KWK eine an den lokalen Wärmebedarf gebundene, dezentrale Technologie ist, mindert ihr Ausbau den Absatz der Großkraftwerke der großen Stromkonzerne. Sie haben daher ein Interesse daran, den energie- und klimapolitisch gebotenen effektiven Ausbau der KWK zu verhindern. Es ist ein Skandal, dass sich die Bundesregierung mit ihrem Gesetzentwurf diesen Interessen gebeugt hat."

Prof. Klaus Traube, energiepolitischer Sprecher des BUND: "Im Ergebnis bedeutet der Entwurf, dass praktisch nur bestehende KWK-Anlagen der Stromwirtschaft gestützt werden, aber keine neuen Anlagen gebaut werden. Damit wird unabhängigen Unternehmen der Zutritt zum Markt verwehrt und es ist sogar mit Abschaltung bestehender KWK-Anlagen in Industrie und Gewerbe zu rechnen. Der BUND lehnt einen solchen Gesetzentwurf entschieden ab." BUND und B.KWK fordern die Parlamentarierinnen und Parlamentarier des Bundestages auf, sich im anstehenden parlamentarischen Prozess massiv für eine Verbesserung des vorgelegten Gesetzentwurfs zu engagieren. Notwendig sei nach Ansicht der beiden Verbände ein Gesetz, mit dem der Zubau neuer KWK-Anlagen nachhaltig gefördert werde und allen KWK-Betreibern, nicht nur der Stromwirtschaft, die Förderung zustehe. Eine Quotenregelung, wie sie von der Bundesregierung bereits beschlossen war und aufgrund der Intervention der Stromkonzerne aufgegeben wurde, sei dabei das vernünftigste und wirksamste Instrument zur Förderung von KWK-Anlagen.

Weitere Informationen: <mailto:presse@bund.net>, <http://www.bund.net>. Ein zweiseitiges Hintergrundpapier zum Thema kann angefordert werden.

Die Bundesregierung ist demgegenüber der Auffassung, dass die neue gesetzliche Regelung finanzielle Anreize zur Erhaltung und Modernisierung bestehender Anlagen gibt. Darüber hinaus werde der Zubau von kleinen Blockheizkraftwerken und von Brennstoffzellen-Anlagen durch das Gesetz flankiert. Die Betreiber begünstigter Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen erhalten bis zum Jahre 2010 Zuschlagszahlungen von insgesamt voraussichtlich 8,7 Milliarden DM. Besonders gefördert werden die Betreiber von Brennstoffzellen-

Anlagen. Sie erhalten für einen Zeitraum von zehn Jahren ab Inbetriebnahme einen Zuschlag von 5 Cent pro eingespeister Kilowattstunde. Wettbewerbsnachteile für den Standort Deutschland werden durch eine Belastungsobergrenze für die Wirtschaft vermieden. Das neue Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz soll zum 1. Januar 2002 die Regelungen des bisherigen Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes ersetzen. Eine Verbesserung gegenüber der derzeitigen KWK-Förderung wird durch die Schaffung eines Effizienzkriteriums für Kraft-Wärme-Kopplung erreicht. Anders als unter der derzeitigen Regelung wird ab 2002 nur die Stromerzeugung aus KWK-Anlagen gefördert, für die eine tatsächliche Wärmenutzung nachgewiesen werden kann.

Weitere Infos: <http://www.bmwi.de/Homepage/Presseforum/Pressemitteilungen/2001/1815prm2.jsp>

### ***Gebührende Belastung des LKW-Verkehrs***

Süddeutschen Zeitung vom 16.08.2001

Es sollte den Parteien im Parlament leicht fallen, den Schwerverkehr auf den Straßen mit jener zusätzlichen Last zu befrachten, die ihm angemessen ist: mit Gebühren, die der Tatsache Rechnung tragen, dass die Trucks die Fahrbahnen weit überproportional abnutzen und immer mehr Anrainern der Transitstrecken das Leben versauern. Die vom rot-grünen Kabinett anvisierte LKW-Maut mag manchem nicht weit genug gehen. Sie ist aber der Einstieg in eine Verkehrspolitik, die nicht mehr die Augen verschließt vor einer so unerträglichen Zunahme des Güterverkehrs, dass die herkömmlichen Mittel versagen. Die phantasielose Methode, den wachsenden Bedarf mit immer neuen Fahrbahnen zu befriedigen, gleicht dem Wettlauf des Hasen mit dem Igel. Sie degradiert zudem die Ballungsräume zu reinen Verkehrsknoten – Lebensraum sieht anders aus. Dass es im Jahr 2003 besser wird, wenn das elektronische Erfassungssystem für die Brummis installiert ist, muss man aber nicht erwarten. Verlagerungseffekte, das ist auch Verkehrsminister Kurt Bodewig klar, wird es so schnell nicht geben. Die Speditionspreise für die Straßenfracht sind im Zuge der Liberalisierung und Öffnung der europäischen Märkte so stark gesunken, dass die Streckengebühr die Nachteile der Schienen nicht ausgleichen kann. Parallel müsste die Attraktivität des Eisenbahnnetzes gesteigert werden, und das ist nicht nur eine Frage des schlichten Transportpreises von A nach B, sondern auch der Flexibilität und der Logistik.

Immerhin aber ein erster Schritt. Die Schweiz und Österreich, die sich dem Wahnsinn der rollenden Lagerhallen auf ihren Alpentransversalen schon lange entgegenstemmen - sie bekommen mehr und mehr Gesellschaft. Die Richtung stimmt, weil die Gebühr nach Leistung, Streckenlänge und Schadstoffausstoß gestaffelt ist. Es ist keine Idee der rot-grünen Regierung, die Planung stammt noch aus der Ära der Vorgänger. Ob Union und FDP sie aber umgesetzt hätten, ist keineswegs sicher. Gerade im Umweltbereich klafft oft die Lücke zwischen Parteiprogramm und Regierungshandeln. Man erinnere sich nur an die **Ökosteuer**, die alle Parteien im Gepäck hatten. Der Opposition gilt sie jetzt als Teufelszeug.

Es sollte im Parlament trotzdem leicht fallen, dem Entwurf zuzustimmen, weil populistische Stimmungsmache schwer möglich ist. Erika Mustermann schätzt zwar das durch Billigtransport ermäßigte Warenangebot, sie ist aber in der Regel nicht gut auf die Lastwagen zu sprechen, die mehr als eine Spur auf der Autobahn blockieren. Die Lobby der Spediteure ist zwar mächtig, aber sie kann in diesem Fall auch nicht mit Hilfe aus Brüssel rechnen. Die EU-Kommission hat nicht nur keine Einwände gegen die Maut an sich, sie geht sogar einen Schritt weiter: In den politischen Leitlinien für ein „Weißbuch Verkehr“ heißt es, die Gebühr könne durchaus höher bemessen sein, als es für den Bau und den Unterhalt der Verkehrswege nötig ist.

Von einem Alleingang kann also keine Rede sein. In Deutschland kehrt nur die Vernunft ein.

### ***NABU begrüßt Beschluss zur Einführung der LKW-Maut***

Der Naturschutzbund NABU begrüßt den geplanten Beschluss der Bundesregierung zur Einführung einer entfernungs- und schadstoffabhängigen Autobahnmaut für Lastkraftwagen grundsätzlich. Allerdings sei der vorgesehene Betrag von 25 Pfennig pro Kilometer viel zu niedrig angesetzt.

Dazu sagte NABU-Präsident Jochen Flasbarth: "Für den tatsächlichen Einstieg in die Wettbewerbsgerechtigkeit zwischen den Verkehrswegen sowie in eine tatsächliche Umweltentlastung sind 50 Pfennig zunächst das absolute Minimum." Mittelfristig schlägt der NABU eine LKW-Maut von 80 Pfennig pro Kilometer vor.

Der NABU-Präsident kritisierte die zögerliche Haltung von Verkehrsminister Bodewig bei der Umsetzung des rot-grünen Wahlversprechens, den Transportverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern: "Es kann doch wohl niemand ein ernsthaftes Interesse an noch mehr 40-Tonnern auf den Straßen haben." Schließlich verursache ein solcher LKW soviel Straßenschäden wie 160.000 PKWs, die jährlich knapp 5

Millionen starke LKW-Flotte auf Deutschlands Straßen sei für den Löwenanteil der krebserregenden Rußemissionen verantwortlich.

Angesichts dieser Zahlen warnte Flasbarth die Bundesregierung davor, einen Großteil der Maut-Einnahmen in neue Straßenbauprojekte zu stecken: "Mehr Straßen haben bislang immer zu mehr Verkehr, längeren Staus und größeren Belastungen für Mensch und Natur geführt." Deshalb dürfe Verkehrsminister Bodewig die Maut nicht als zusätzliche Finanzquelle begreifen, sondern müsse die Einnahmen zum konsequenten ökologischen Umbau des Verkehrssektors nutzen, so Flasbarth: "Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene muss finanziell entschlossen gefördert und gesetzlich verankert werden."

#### ***NABU-Präsident Flasbarth: Dumme Steuern durch kluge Steuern ersetzen***

Der Naturschutzbund NABU hat das Bekenntnis von Bündnis 90/Die Grünen zur Weiterentwicklung der erfolgreichen **Ökologischen Steuerreform** begrüßt. Damit werde Wirtschaft und Verbrauchern ein wichtiges Signal für die künftige moderate Verteuerung von Energie- und Ressourcenverbrauch gegeben.

"Die Kosten der Umweltbelastung werden immer noch bei weitem nicht durch die **Ökosteuer** gedeckt", erklärte NABU-Präsident Jochen Flasbarth. Populistischen Attacken gegen die **Ökosteuer** vor allem durch die Opposition erteilte er eine klare Absage: "Wer am Biertresen stehen bleibt, wird die drängenden globalen Umweltprobleme nicht lösen."

Der NABU befürworte die von den Grünen vorgeschlagenen Eckpunkte für die künftige Entwicklung der Reform. Es sei sinnvoll, die pauschalen Steuerminderungen für die Wirtschaft schrittweise abzubauen, regenerative Energieträger von der **Ökosteuer** zu befreien und für die Bahn einen halben Mehrwertsteuersatz anzustreben. Positiv wertete Flasbarth auch die Beibehaltung der Aufkommensneutralität: "Es geht nicht darum, den Bürgerinnen und Bürgern das Geld aus der Tasche zu ziehen, sondern vielmehr darum, dumme Steuern durch klügere Steuern zu ersetzen." Allerdings solle die Rückführung der **Ökosteuererinnahmen** nach 2003 nicht mehr über die Senkung der Sozialversicherungsbeiträge erfolgen. "Mit den Energiesteuererinnahmen darf keinesfalls der Reformbedarf beim Sozialsicherungssystem verkleistert werden", so Flasbarth. Für den NABU sei eine direkte Rückerstattung über die Senkung der Einkommens- und Unternehmenssteuer der bessere Weg.

Insgesamt bezeichnete Flasbarth die Beschränkung der Reform auf Energiesteuern als zu eng: "Es geht darum die Umweltbelastungen auf breiter Front zu verteuern." Daher schlage der NABU vor, ab 2003 zusätzlich eine Steuer auf die Flächenversiegelung sowie eine Abgabe auf den Einsatz von Kunstdünger in der Landwirtschaft einzuführen. Der enorme Flächenfraß von beinahe 130 Hektar pro Tag und die gewaltigen Belastungen aus der industriellen Landwirtschaft seien wichtige Umweltprobleme, die in die künftigen Stufen der **ökologischen Steuerreform** einbezogen werden sollten.

Für Rückfragen: Frank Musiol, NABU-Referent für Umweltpolitik, Tel. 0228-4036-164. Ein Hintergrundpapier zur ökologischen Finanzreform ist in der NABU-Pressestelle unter 0228-4036-141 abrufbar.

### **3. ÖSR UND UMWELT INTERNATIONAL**

#### ***Kyoto-Protokoll jetzt für Industrieländer ratifizierbar***

Das zentrale Ergebnis des Bonner Klimagipfels ist das "Bonner Agreement zur Implementierung des Aktionsplans von Buenos Aires", dessen Verabschiedung den Weg für die Industrieländer zur Ratifizierung des Kyoto-Protokolls freimacht. Hier Auszüge aus der Vereinbarung:

*"Finanzierung für Entwicklungsländer (unter der Konvention)*

(...) Die Vertragsstaatenkonferenz (VSK) stimmt zu, dass ein "Besonderer Fonds zur Klimaänderung" eingerichtet werden soll.

(...) Die VSK stimmt zu, dass ein "Fonds für am wenigsten entwickelte Länder" eingerichtet werden soll. (...) Sein Arbeitsprogramm soll u.a. Maßnahmen für Nationale Anpassungsprogramme einschließen.

*Finanzierung für Entwicklungsländer (unter Kyoto-Protokoll)*

(...) Die VSK stimmt zu, dass ein "Anpassungsfonds" eingerichtet werden soll, der konkrete Anpassungsprojekte und -programme an Klimaänderungen in Entwicklungsländern, die Vertragsstaaten des Protokolls



sind, finanziert.

(...) Die VSK stimmt zu, dass eine Expertengruppe zu Technologietransfer eingerichtet werden soll.

(...) Die VSK stimmt zu, auf ihrer 8. Sitzung die Implementierung von mit Versicherungsaspekten verbundenen Handlungen zu untersuchen, um den besonderen Bedürfnissen und der Betroffenheit von Entwicklungsländern nachzukommen, die von den nachteiligen Folgen der Klimaänderung stammen (...)

(...) Die VSK stimmt zu, auf ihrer 8. Sitzung die Implementierung von mit Versicherungsaspekten verbundenen Handlungen zu untersuchen, um den besonderen Bedürfnissen und der Betroffenheit von Entwicklungsländern nachzukommen, die von den Auswirkungen der Umsetzung von Gegenmaßnahmen gegen die Klimaänderung betroffen sind (...)

Mechanismen (...) des Kyoto-Protokolls

(...) Die VSK stimmt zu, dass die Annex-I-Staaten in ihrem Land Aktivitäten durchführen sollen (...) mit der Perspektive, die Unterschiede der Pro-Kopf-Emissionen zwischen Industrie- und Entwicklungsländern anzunähern

(...) Die VSK stimmt zu, dass der Anteil der Einnahmen, durch den besonders verwundbare Entwicklungsländer unterstützt werden können (...), zwei Prozent der zertifizierten Emissionsreduktionen von CDM-Projekten beträgt.

(...) Die VSK erkennt an, dass Annex-I-Staaten unterlassen sollen, zertifizierte Emissionsreduktionen von nuklearen Anlagen anzurechnen, um ihre Verpflichtungen unter Art. 3.1 zu erfüllen. (...)

Senken

(...) Die VSK versichert (...) - dass die Behandlung dieser Aktivitäten auf solider Wissenschaft fundiert sein soll. (...)

- dass die bloße Präsenz von Kohlenstoffbeständen von der Anrechnung ausgeschlossen ist (...).
- dass die zusätzliche Bindung von Kohlenstoff verursacht von (a) über die vorindustriellen Werte erhöhten Kohlendioxid-Konzentrationen (b) indirekten Stickstoffeinträgen und (c) den dynamischen Effekten der Altersstruktur durch Massnahmen vor dem Bezugsjahr ausgeschlossen wird.

(...) Die VSK stimmt zu, dass "Waldmanagement", "Ackerlandmanagement", "Weidelandmanagement" und "Wiederbegrünung" wählbare Landnutzungs-, Landnutzungsänderungs- und Forstaktivitäten (...) sind (...). Die VSK stimmt zu, dass die Auswahl von LULUCF-Aktivitäten (Senken) unter Art. 12 auf Aufforstung und Wiederaufforstung beschränkt ist.

(...) Die VSK stimmt zu, dass in der ersten Verpflichtungsperiode die gesamten Additionen und Subtraktionen zur zugeteilten Menge von gewählten LULUCF-Aktivitäten unter Art. 12 nicht 1 % der Emissionen des Basisjahres dieses Vertragsstaats, multipliziert mit fünf, übersteigen sollen. (...)

Verfahren und Mechanismen der Erfüllungskontrolle unter dem Kyoto-Protokoll

Die VSK stimmt zu:

- dass der Unterstützungssektor mit dem Ziel, die Erfüllung zu unterstützen und frühe Warnung vor möglicher Nicht-Erfüllung zu geben, verantwortlich sein soll, Beratung und Erleichterung zur Erfüllung zu liefern (...).
- dass die Konsequenzen der Zielerfüllung vom Durchsetzungsgremium angewandt werden mit dem Ziel, die Nichterfüllung rückgängig zu machen, um die Umweltintegrität zu sichern und Anreize zur Erfüllung zu liefern. Diese Konsequenzen sind:
  - Zielverfehlungen der ersten Verpflichtungsperiode werden mit einem Faktor von 1,3 kompensiert (...)
  - Entwicklung eines Erfüllungs-Aktionsplans (...)
  - Aufhebung der Teilnahmevoraussetzung für den Emissionshandel (...)"

(Übersetzung durch GERMANWATCH)

Das vollständige englischsprachige Dokument ist auf der Homepage der UN-Klimarahmenkonvention unter <http://www.unfccc.int/resource/docs/cop6secpart/107.pdf> zu finden. Auch unter <http://www.bmu.de>, dort unter Klimaschutz findet sich Material zu diesem Thema.

### ***Revolutionäres Energiegesetz in Frankreich***

Eco-News vom 9.8.2001

Die Nationalversammlung in Paris hat ein Gesetz verabschiedet, welches den Ausbau der Windenergie ab sofort forcieren wird. Im atomfreundlichen Frankreich gilt dieses Gesetz, das sich an das deutsche Erneuerbare-Energien-Gesetz anlehnt, als Revolution.

Windkraftanlagen-(WKA)-Betreiber erhalten 8,38 Eurocents (16,3 Pfennig) pro Kilowattstunde für die ersten fünf Jahre auf dem französischen Festland garantiert - auf Korsika und in den Überseegebieten sind es 9,15 Eurocents (etwa 18 Pfennig). Danach reduziert sich die Vergütung. Das Gesetz differenziert zwischen windreichen und weniger windgünstigen Standorten. An einem mäßigen Standort kann ein Windmüller 15 Jahre lang 16,4 Pfennig pro Kilowattstunde erhalten. Damit werden vor allem Landwirte, Kooperativen und Mittelständler in den neuen französischen Windmarkt einsteigen. Die Mehrkosten werden ähnlich wie in Deutschland auf alle Strombezieher umgelegt. Das wird voraussichtlich ein Drittel Pfennig je Kilowattstunde sein.

Im atomverrückten Frankreich gilt dieses Gesetz, das sich an das deutsche Erneuerbare-Energien-Gesetz anlehnt, als Revolution. In Frankreich will jetzt auch der Anlagenbauer Jeumont in das Windgeschäft einsteigen. Er ist eine Tochter des Atomkonzerns Framatome. Deutsche WKA-Produzenten wollen Tochterfirmen in Frankreich errichten.

### ***The Kyoto compromise***

Anil Agarwal, CSE 01.09.01, Indien

Der Umweltwissenschaftler und Chef des Centre for Science and Environment (CSE) in Indien, Anil Agarwal, hat uns den folgenden Artikel geschickt, in dem er aus Sicht eines Schwellenlandes das Kyoto-Protokoll kritisch beurteilt.

The emperor of Kyoto is not wearing any clothes. This is certainly the case of the weary, weakened and pretty much nothing agreement on climate change the world agreed to last fortnight. The meeting on the Kyoto Protocol - the agreement by which the industrialised world had to cut its emissions by roughly 6 per cent over its 1990 levels - was predictably difficult. But we did not realise that the world would give away so much to get so little.

George Bush, leader of the world's biggest economy and polluter had already declared that the protocol was "fatally flawed in fundamental ways" and walked out of the multilateral discussions. The final permutation was that Japan, Canada Australia and Russia held the key to the agreement. These polluters played their cards well prevaricating to the last moment to ensure they got the deal they wanted.

Firstly, these countries wanted major concessions on the use of vegetation to sequester carbon. They got it, to an amazing extent. Now every small -0.05 ha - area under trees can be calculated as a sink. Making it possible, in this extremely creative manner, to calculate just about every garden's ability to soak up carbon emissions. Every scrubland is included, as an area with 10 to 30 per cent tree cover has been defined as a forest. And even areas with no trees temporarily, but which are expected to revert back to being forests, can be added. Countries can also now add up any management measures taken to improve productivity of forests, agricultural and grazing lands as their contribution to cut greenhouse gas emissions. For instance, if a new fertiliser use enhances carbon storage, then the impact that it will have on the ability of the cropland to soak up carbon will be used to calculate the reduction in the country's emissions.

Under the final agreement Japan, for instance, can meet well over 50 per cent of its reduction commitment by using better forests, grazing lands, and even better agricultural management practices. The same sink advantage is gained by all other polluters which can now either fix carbon in their own lands or buy their emission reduction targets by fixing carbon in developing country forests, agricultural or grazing lands. The enormous scientific uncertainties in measuring the effective reductions in emissions, makes the Kyoto compromise nothing less than a grand and shameless fudge account.

Secondly, given this extremely creative accounting, the polluters wanted an agreement in which the crooks if caught, would not get penalised. The next big concession came on the issue of compliance. In the Kyoto Protocol, the world had to design an enforcement mechanism for the rich and powerful. The initial talk was for a punitive and legally binding compliance regime, which would put in place severe monetary penalties for not meeting the target. But the final agreement lacks teeth, with the enforcement branch politely termed

as the facilitative branch. With an ineffective compliance regime, the Kyoto Protocol is now a voluntary agreement, not legally binding.

But why should we be surprised? The climate negotiations are not about the environment but the economy and every nation is working overtime to protect its right to pollute. In this sham act, Japan has been the convenient ploy to get concessions. The European Union (EU), which makes much of its green commitment, has a history of caving in, at the very last moment. In the same week when it was busy making euphoric proclamations about how it has saved the world by getting an agreement, the EU has decided to postpone by a further 10 years its programme to remove subsidies on coal, the filthiest and most carbon intensive fuels. Before the "historic" Kyoto agreement, EU was going to phase out these subsidies from July 2002. EU has also decided to postpone its plan for domestic emissions trading. Why? Because its own "green" companies complained that they would lose their competitive advantage.

The next grand compromise, we predict, will come when the world will bow down to the US. Bush has made it clear that the most important part of his opposition comes from the fact that key developing countries like China and India do not have binding commitments under the protocol. In round 3, which is predicted to happen at the next conference of parties meeting in November, we will be the next targets and the probability is that we will get 10 years grace period to take on legally binding commitments. Forget the fact that our emissions are nowhere close to the emissions of the industrialised North.

As yet our negotiators are blissfully lost in the quagmire of discussions on funding and technology transfer. But what we fail to realise is that without an effective climate convention we will lose a lot more than promises for a fistful of dollars. Emerging science tells us that climatic change will result in greater climatic variation and extreme events like floods, droughts and cyclones and sea level rise, leaving poor people living at the very margins of survival to become even more vulnerable. Therefore, it is in the interests of India and other developing countries to demand that the industrialised North takes effective and measurable action to reduce its emissions. The Kyoto compromise will cost the world and us a whole lot more than a new set of clothes for the emperor.

### ***Balearen-Urlauber werden zur Kasse gebeten - Touristen müssen Ökosteuer zahlen***

Eine andere Form der **Ökosteuer** als bei uns wird auf den Balearen erhoben: dort sieht ein neues Gesetz vor, dass Urlauber ab der kommenden Wintersaison in einem 1-Sterne-Hotel pro Nacht einen halben Euro auf die Rechnungssumme aufgeschlagen bekommen - in Landgasthäusern ist es 0,25 Euro pro Nacht und Tourist.

Dieses Gesetz zur "**Ökosteuer**" hatte das Parlament auf den Balearen am 10.04.2001 verabschiedet. Am teuersten kommt die **Ökosteuer** die Urlauber zu stehen, die auf den Balearen in einem 5-Sterne-Hotel nächtigen: Sie zahlen zwei Euro.

Tritt das Gesetz in Kraft, werden alle Touristen zur Kasse gebeten - die spanischen eingeschlossen. Kinder unter zwölf Jahren sowie Rentner bleiben verschont. Die Politiker der Balearen haben Hoteliers und Reiseveranstalter dazu verpflichtet, die sogenannte **Ökosteuer** bei Ausstellung der Rechnung zu erheben. Die mallorquinischen Hotelbesitzer hatten sich im Vorhinein lange gegen die Verabschiedung eines solchen Gesetzes gewehrt: Sie fürchteten, dass Touristen nun nicht mehr so zahlreich auf den Inseln ihren Urlaub verbringen, wenn sie die zusätzliche Steuer zahlen müssen. Bereits im Jahr 2000 ging die Zahl der Balearenurlauber im Vergleich zu den Vorjahren zurück.

Auf etwa 140 Mio. Euro schätzt die Regierung den erwarteten Jahreserlös der **Ökosteuer**. Dabei geht sie von 10 Mio. Touristen pro Jahr aus. Das Geld soll in einen Infrastruktur-Fond fließen, aus dem öffentliche touristische Einrichtungen und der Schutz der Umwelt finanziert werden soll. Außerdem ist geplant, damit Altstädte und Dörfer zu sanieren. Wachsende Müllberge, Wasserknappheit, zubetonierte Küsten, Strände, die mit Hotelmeilen zugepflastert wurden - gerade Mallorca spürt immer mehr die Folgen eines rasch gewachsenen Tourismus. Dem wirtschaftlichen Boom hatten Politik und Wirtschaft der Balearen oftmals eine nachhaltige Umweltschonung hintenangestellt. Das soll nun zum Teil mit der **Ökosteuer** wieder gut gemacht werden.

In den vergangenen 20 Jahren ist gerade Mallorca touristisch immer mehr vermarktet worden. Gerade deutsche Touristen fliegen auf die Baleareninsel. Nicht umsonst kursiert der alle Jahre wieder aufgelegte Aprilscherz: Mallorca ist zum 17. Bundesland ernannt worden. Doch nicht die Touristen allein sind an den Um-

weltproblemen der Insel schuld. Deshalb ist es zumindest bedenklich, dass nur sie für die jahrelang fehlge-  
laufene Umweltpolitik zugunsten des wirtschaftlichen Aufschwungs auf der Insel zur Kasse gebeten werden.  
Was für Aufregung auf Mallorca sorgt, ist auf deutschen Nordseeinseln Alltag. Die Urlauber dort zahlen seit  
Jahren Kurtaxe. Da regt sich kaum jemand mehr auf. Und dabei greifen sie tiefer in die Tasche als die Balea-  
ren-Touristen, die umgerechnet zwischen 50 Pf und vier Mark pro Nacht zahlen werden. Auf der Insel Nor-  
derney etwa müssen Erwachsene pro Tag in der Hauptsaison 5,60 Mark bezahlen, für Kinder im Alter von  
12 bis 17 Jahren kostet die Kurtaxe 2,60 Mark. In der Nebensaison sind die "Nebengebühren" auf Norderney  
etwa halb so hoch. Unterschiedlich hohe Kurtaxen werden auf Sylt erhoben. In der Hauptsaison liegt sie zwi-  
schen vier und sechs Mark (Westerland). In der Nebensaison zahlen die Inselurlauber etwa halb soviel.

#### ***Switzerland: Advance for Swiss glass bottle tax plan***

Environment Daily 1058, 12/09/01

The Swiss environment agency yesterday reaffirmed the government's intention to shift the costs of recycling  
glass bottles from local authorities to producers, announcing a tax to be levied on new bottles from January  
2002. With expected revenue of SFr20m (euros 13m) per year, at least half of recycling costs, currently borne  
by communes, should be recouped by the new tax

Switzerland recycles a higher percentage of glass packaging (around 90%) than almost any other country, its  
very success having created financial difficulties for local authorities. Plans to lighten the load via taxation of  
new bottles were first announced last summer.

In the intervening period, the government has contracted private firm Vetroswiss to levy the tax and distri-  
bute the proceeds. Via a new regulation, it has now also fixed three tax rates, ranging from SFr0.02 for bott-  
les up to 33cc to SFr0.06 for bottles over 60cc.

Both the final tax rates and the expected revenue are lower than proposed last year. More importantly, an a-  
gency official told Environment Daily, the government had achieved full support for the tax from the sectors  
due to pay, and the instrument was therefore expected to succeed.

The tax would also encourage greater use of reusable bottles, the agency suggested, since these would now  
become slightly cheaper for drinks producers than one-way containers. It doubted that consumers would no-  
tice any significant difference in prices even if producers pass on the extra costs.

#### ***China to cut taxes on clean cars***

TAX NEWS UPDATE, Vol. 19, No. 9, August 28, 2001

China is slated to reduce the consumption tax on the manufacture of clean cars by 30 percent. The move is  
intended both to reduce emissions of pollutants in the country and to stimulate the auto industry. If imple-  
mented, carmakers will have to meet environmental standards based on European criteria. Currently, cars are  
charged a 3-8 percent consumption tax and then a 10 percent tax on purchase. The tax cut would save do-  
mestic carmakers 200 million yuan (\$24.17 million). Shanghai Volkswagen, Shanghai General Motor, and  
Dongfeng Automotive Group are all set to benefit from the tax reduction (Reuters, "China to Cut Consump-  
tion Tax on Some Cars-Paper," August 27, 2001).

#### ***French Government Abandons Energy Tax***

ENDS Environment Daily, August 31, 2001

The French Government has decided not to move ahead with plans to institute an industrial energy tax and  
increase diesel taxes.

The move is thought to be an attempt by Prime Minister Lionel Jospin to shore up votes - by not proposing  
tax increases - in the run-up to next year's elections. Green Environment Minister Yves Cochet did announce  
that tax breaks and incentives to encourage the purchase of cleaner vehicles and fuels - as well as plans for  
industry to improve energy efficiency and increase use of renewable sources - are included in the draft bud-  
get. However, to the dismay of former Environment Minister and Green Party leader Dominique Voynet, the  
government plans to dump voluntary agreements with industry to reduce energy use. The voluntary plan had  
already won the support of energy tax opponents and Finance Minister Laurent Fabius (see Tax News Up-  
date Volume 19, No. 4, July 24, 2001).

***EEA: Transport becoming "less not more" sustainable***

Environment Daily 1057, 11/09/01

Efforts to reverse unsustainable transport trends are having little impact and "transport in the EU is becoming less and not more environmentally sustainable," European Environment Agency (EEA) executive director Domingo Jiménez-Beltrán said today (<http://org.eea.eu.int/PR>).

His comments come as the EEA publishes its second annual report on the sector's environmental impacts, timed to feed into discussions between EU environment and transport ministers, who will meet this weekend in Belgium to discuss greening transport.

Mr Jiménez-Beltrán called on EU policymakers and the transport sector to "redouble" their efforts. He argues that progress is "imperative" if the EU is to approach its 2010 targets to decouple transport growth from economic growth and to return to 1998 market shares for rail, maritime and inland waterway freight transport.

The findings of the EEA's 2001 transport and environment reporting mechanism (Term) report are similar to last year's, with most indicators showing unsustainable trends. In place of last year's focus on private car use, the new report highlights issues surrounding freight transport.

Overall progress is measured through 33 indicators, two more than last year, with waste from road transport and oil spills from tankers now included. The EEA says it has made further improvements to the way it measures transport externalities and cost internalisation.

Overall, the EEA concludes that urban air quality remains poor in many places even though individual road vehicles are becoming less polluting. Carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emissions rose dramatically in all EU member states during the 1990s as the number of vehicles increased. Ireland led the way with an almost 80% increase between 1990 and 1998.

Talk of managing transport demand and facilitating a shift away from the most environmentally damaging forms of transport has yet to translate into action, the report says. Only a slight decoupling is expected by 2010 between passenger transport growth and economic growth, it says, and there is no sign of such decoupling for freight transport.

Member states continue to "react" to traffic bottlenecks by extending roads and infrastructure, says the report, adding that although 60% of the funding for the trans-European transport network was meant to go to rail most of the projects agreed thus far have been for motorway development. On the positive side, there has been strong investment in urban rail projects.

Work aimed at internalising the environmental and social costs of transport through differentiated tax structures is progressing, the report concludes. However member states have focused primarily on air pollution costs for road transport and noise for aviation, it says. The costs of congestion and CO<sub>2</sub> emissions are not being tackled.

Efforts to create national "integrated transport" policies are ongoing, with ten countries developing some type of strategy. However, these often lack "concrete targets and objectives," the report says.

***Final approval for EU renewable energy law***

Environment Daily 1055, 07/09/01

EU governments today formally approved the bloc's new directive on renewable energy, opening the way for entry into force upon publication in the official journal. The law will require member states to ensure that 12% of gross internal energy consumption and 22.1% of electricity consumption comes from renewable energies by 2010.

Proposed by the European Commission in 2000 after much controversy, the renewables directive forms a major plank in the EU's efforts to limit greenhouse gas emissions. Its provisions were finalised before the summer break in a political deal between EU governments and the European parliament.

With Belgium now holding the EU's rotating presidency, it was down to the country's energy and sustainable development minister Olivier Deleuze to welcome governments' formal adoption of the directive today. "In Bonn, Europe saved the Kyoto protocol," he said. "Now it has to give itself the means to achieve it."

Based on the summer compromise deal, the directive will introduce a legal framework to encourage promotion of renewable electricity while setting limits to preserve the EU's internal market. A hotly contested harmonised support regime will not take effect for 12 years, though the Commission will be able to make

---



further proposals on this issue four years after entry into force.

Each EU country will be set targets for increasing the share of renewably generated electricity, with levels varying widely depending on national starting points and development potential. Within one year of entry into force and every five years thereafter governments will be required to set their own targets, taking into account those in the directive.

Within two years of the law's entry into force, governments will have to introduce systems to enable certification of renewable electricity, a development which is expected to do much to support growth in a pan-European market for green power.

The directive will also require non-discriminatory conditions for new renewable producers to connect to electricity grids, and enjoin governments to reduce regulatory or other barriers to greater renewable electricity production. The deadline for transposition into national law is two years after entry into force.

#### 4. AKTIVITÄTEN RUND UM DIE ÖKOSTEUER

##### *Neues Buch zur Ökoeffizienz von Ernst Ulrich von Weizsäcker*

Unser Beiratsmitglied Ernst Ulrich von Weizsäcker hat gemeinsam mit Björn Stigson und Jan-Dirk Seiler-Hausmann ein Buch unter dem Titel „Von Ökoeffizienz zu nachhaltiger Entwicklung in Unternehmen“ herausgegeben. „Ökoeffizienz ist die Zukunft unternehmerischen Handelns. Ziel ist es, Ökonomie und Ökologie zu vereinen – mit dem Ergebnis, neue und bessere ökoeffizientere Produkte und Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen herzustellen“. Das Buch ist im Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie erschienen ( <mailto:info@oekoeffizienz.de>, <http://www.oekoeffizienz.de>).

#### 5. WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN

##### *Japanischer Umwelt-Preis für die Väter des "ökologischen Rucksacks"*

Friedrich Schmidt-Bleek und Ernst Ulrich von Weizsäcker (Beiratsmitglied des FÖS) erhalten den mit 100 Mio. Yen dotierten Takeda World Environment Award 2001. Am Wuppertal Institut entwickelte der frühere Vizepräsident Prof. Dr. Friedrich Schmidt-Bleek die Idee des „Ökologischen Rucksacks“. Für dieses richtungweisende Konzept erhalten er und der Gründungspräsident des Wuppertal Instituts und jetzige SPD-Bundestagsabgeordnete Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker gemeinsam einen der drei neu gestifteten, mit 100 Mio. Yen (ca. 900.000 EURO) dotierten Takeda-Preise, den für herausragende technologische und unternehmerische Leistungen zum Wohle der Umwelt.

Der Takeda-Preis wird beiden für "Vorschlag, Verbreitung und Anwendung des MIPS- und Ökologischen Rucksack Konzeptes" verliehen. Die Auszeichnung wird am 3. und 4. Dezember in Tokio überreicht.

Das Konzept von Schmidt-Bleek verlangt nach ganz erheblichen Innovationen technischer, wirtschaftlicher und sozialer Art, um die Bedürfnisse der Menschen mit viel weniger natürlichen Ressourcen als heute befriedigen zu können. Nach Schmidt-Bleek muss künftig zumindest ein Faktor 10 weniger an natürlichen Ressourcen ausreichen, um den gleichen - oder vielleicht sogar besseren - Nutzen als Output zu schaffen. Das Verhältnis von Materialinput zu Nutzenoutput hat er MIPS getauft - Material Input Per unit Service. Er nutzt MIPS als Designprinzip, und um "Ökologische Preise" für Produkte jedweder Art, für Infrastrukturen und Dienstleistungen zu messen und zu vergleichen.

"Ich habe das Konzept für MIPS und den Ökologischen Rucksack entwickelt, um sicherzustellen, dass wir auch in Zukunft Wohlstand für alle Menschen auf dieser Erde schaffen können und dennoch in Frieden leben mit der Natur", sagte "Bio" Schmidt-Bleek, Präsident des Faktor 10 Institutes in Carnoules/Provence. "Leider führen weder die heutige Wirtschaftspolitik noch die Umweltpolitik zur Nachhaltigkeit", fügt er hinzu. "Das Hauptproblem besteht darin, dass wir mit unserer altmodischen Geld- und Steuerpolitik diejenigen belohnen, welche Ressourcen verschwenden und die bestrafen, welche Menschen Arbeit geben könnten".

"Dennoch", so sagt er, "gibt es heute schon einige zukunftsorientierte Firmen, welche die Ressourcenpro-

duktivität ihrer Produkte und Dienstleistungen verbessern. Heute werden viele Tonnen nicht nachwachsende Natur verbraucht, nur um einen einzigen PC zu erzeugen." In der von Schmidt-Bleek erfundenen Begrifflichkeit tragen Computer demnach einen riesigen "ökologischen Rucksack".

In einer ersten Reaktion zeigte sich Prof. von Weizsäcker hoch erfreut und dankte seinem Freund Schmidt-Bleek und dem "phantastischen Team" am Wuppertal Institut. Positiv wertete er auch die Entscheidung des Stifters, des 78jährigen Erfinders und Ingenieurs Dr. Ikuo Takeda, die Preise nicht für Grundlagenforschung sondern für praktische Verbesserungen zu widmen.

In der Arbeit des Wuppertal Instituts spielt das MIPS-Konzept eine wichtige Rolle, sei es in der Arbeitsgruppe Ökoeffiziente Unternehmen oder bei der Umsetzung im Projekt "MIPS für Kids". Das Wuppertal Institut freut sich mit den Preisträgern und sieht mit der Ehrung auch seine 10-jährige Arbeit bestätigt.

<http://www.wupperinst.org>

### ***Trittin bekräftigt Zeitplan für Dosenpfand***

Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat heute bekräftigt, dass er am Zeitplan zur offiziellen Veröffentlichung der statistischen Zahlen zum Anteil von Mehrwegverpackungen am Getränkemarkt festhalten wird. "Wir planen weiterhin, die Daten Mitte September zu veröffentlichen", sagte Trittin (diese werden in ÖSN 4 aufgenommen).

Der Ankündigung von Handelsunternehmen, nach dem Scheitern ihrer Klage gegen die Veröffentlichung dieser Zahlen vor dem Verwaltungsgericht Berlin nun Beschwerde vor dem Oberverwaltungsgericht einlegen zu wollen, kam für Trittin nicht überraschend: "Wir haben diesen Schritt erwartet und sind zuversichtlich, dass die Beschwerde abgewiesen wird", so Trittin.

Die Zahlen werden bestätigen, dass die Mehrwegquote von 72 Prozent seit 1997 nicht mehr erreicht worden ist. Mit der Veröffentlichung der Zahlen wird nach dem geltenden Recht die Frist von sechs Monaten zur Einführung eines Pfandes auf Einwegverpackungen für Bier und Mineralwasser gestartet. "Das Dosenpfand kommt also zum März 2002", sagte Trittin.

Das komplizierte Quotensystem mit einer Teil-Einführung für bestimmte Getränkebereiche geht auf eine Novellierung der Verpackungsverordnung aus dem Jahre 1998 unter der damaligen Umweltministerin Merkel zurück. "Wir haben eine einfachere, moderne Lösung vorgeschlagen, die allerdings wie bekannt im Juli nicht die Zustimmung des Bundesrates gefunden hat. Wir werden jetzt nach dem geltenden Recht verfahren", betonte Trittin.

Siehe auch [Switzerland: Advance for Swiss glass bottle tax plan](#)

### ***Rendite mit gutem Gewissen***

Finanzmarkt der Stadtparkasse München, 08/2001, Autor: Alexander Poel, Editor Network Medien GmH

Im High-Tech-Rausch der letzten Jahre führten Umweltaktien und ökologische Geldanlagen ein Nischendasein. Mittlerweile rechnen Wirtschaftsexperten wieder mit einer Renaissance der grünen Titel. Vor allem das Prinzip der Nachhaltigkeit findet unter Investoren immer mehr Anhänger.

Auf dem Markt der ökologischen Investments gibt es für Privatanleger viele Möglichkeiten, ihr Geld sinnvoll und gewinnbringend zu deponieren. Angefangen vom klassischen Umweltfonds über Aktien grüner Unternehmen bis hin zur Beteiligung an einem Solarkraftwerk. Dass das reichhaltige Angebot durchaus auf eine breite Nachfrage stößt, verdeutlicht die folgende Zahl: Allein im vergangenen Jahr flossen den Umweltfonds hierzulande Mittel in Höhe von insgesamt drei Milliarden Mark zu.

Privatanleger, die auf eigene Faust an der Börse engagiert sind, können unter einer Vielzahl von notierten Firmen wählen, die in den Bereichen Umwelttechnik oder alternative Energien tätig sind. Dabei versteht man unter Umwelttechnik alle Verfahren, die aus industriell schon einmal verarbeiteten Rohstoffen neue Produkte herstellen oder die anfallenden Reststoffe so recyceln, dass sie dem Rohstoffkreislauf wieder zugeführt werden können. Dies hat sich beispielsweise die Firma Umweltkontor AG zur Aufgabe gemacht, die sich im vergangenen Jahr als einziges Unternehmen der grünen Branche gegen den negativen Trend behaupten konnte.

Hier waren die Anbieter alternativer Energien wie die Solarworld AG weniger erfolgreich. Sie verdienen ihr Geld hauptsächlich mit der Herstellung und Vertreibung von Windkraft- oder Photovoltaikanlagen, profitieren allerdings momentan noch sehr stark von einer hohen staatlichen Förderung. Da stellt sich für jeden Pri-

---

vatanleger natürlich die Frage, inwieweit sich diese Betriebe künftig ohne die finanziellen Beihilfen der Regierung über Wasser halten können. Darüber hinaus sind Windpark- oder Solaraktien – wie jedem klar sein muss – sehr „wetterfühlige“, das bedeutet klimaabhängig.

Eine vergleichbar sichere Lösung sind Umweltfonds. Deren Manager richten ihr Hauptaugenmerk neben der Rentabilität eines Unternehmens logischerweise auf die ethischen und ökologischen Grundsätze. So wird jedem schnell klar, dass bestimmte Branchen wie zum Beispiel die Rüstungs- oder Atomindustrie niemals im Portfolio eines Umweltfonds auftauchen würden, auch wenn sie wirtschaftlich noch so gut dastünden. Diese Art der Titelauswahl, nennt man "Negativscreening".

Etablierte Energieversorger haben mittlerweile erkannt, dass immer mehr Menschen Wert auf Nachhaltigkeit legen und bieten ihren Kunden deswegen verschiedene „Strommodelle“ an. So kann der Verbraucher bei Eon und Avanza selbst bestimmen, aus welchen Energiearten (Atomkraft, Solar, Wasser, Wind) der „Saft“ aus der Steckdose bestehen soll. Matthias Bönning von oekom research begrüßt diesen Trend: „Diese Unternehmen werden in den nächsten Jahren den Markt unter sich aufteilen weil sich die Leute in ihrem Umweltbewusstsein unterstützt fühlen.“

Kaum ein Schlagwort erfreut sich derzeit größerer Beliebtheit als „Sustainability“ (Nachhaltigkeit). Die Grundidee: Unsere Wirtschafts- und Lebensweise muss ökologisch, sozial und ökonomisch ausgewogen sein. Auch kommende Generationen sollen die Chance auf ein erfülltes Leben haben – ein neuer, verantwortlicher Umgang des Menschen mit der Natur muss entwickelt werden. Um dieser wachsenden Nachfrage eine professionelle Anlagemöglichkeit in Form eines globalen Aktienindexes anzubieten, hat der führende Indexanbieter Dow Jones den ersten Sustainability-Index entwickelt. Er umfasst die jeweils führenden Sustainability-Leader aus 68 verschiedenen Branchen und 22 Ländern.

"Wer sein Geld in den Umweltschutz und die Nachhaltigkeit investiert, ist nicht nur auf hohe Renditen aus, sondern möchte mit seiner Geldanlage durchaus etwas bewirken“, sagt Dr. Kirein Frank vom Wuppertaler Institut für ökologische Wirtschaftsforschung. „Für umweltbewusste Privatanleger ist der amerikanische Index deswegen eine gute Möglichkeit, sich über Investmentmöglichkeiten zu informieren.“

So schlägt der Umweltinvestor schließlich zwei Fliegen mit einer Klappe: Er unterstützt mit seinem Kapital grüne Projekte und kann darüber hinaus mit gutem Gewissen auf hohe Renditen hoffen.

### ***Erdgasfahrzeuge haben Praxistest bestanden***

Erdgasfahrzeuge haben nicht nur Marktreife erlangt, sie haben ihren Praxistest erfolgreich bestanden. Dieses Fazit zog Bundesumweltminister Jürgen Trittin zum Abschluss eines mehrjährigen Pilotvorhabens des Bundesumweltministeriums, mit dem die Praxistauglichkeit von Erdgasfahrzeugen in unterschiedlichen Regionen Deutschlands nachgewiesen wurde.

"Erdgasfahrzeuge sind sauber, sicher und leise. Sie schonen die Umwelt und verringern die aus dem Verkehr resultierenden Gesundheitsbelastungen. Zugleich erfüllen sie alle Anforderungen, die zurzeit an moderne Fahrzeugtechnik gestellt werden. Dem breiten Einsatz von Gasfahrzeugen steht somit nichts im Wege," sagte Jürgen Trittin heute während der Abschlußveranstaltung in Hannover. Die niedersächsische Landeshauptstadt gehört zu einer von insgesamt vier Modellregionen, in denen das Pilotprojekt durchgeführt wurde.

Im Rahmen des Vorhabens wurden mit finanzieller Unterstützung von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt in Höhe von rund 42 Millionen DM an den Standorten Hannover, Augsburg, Bad Harzburg/Landkreis Wernigerode und Insel Usedom knapp 3 300 Fahrzeuge auf Erdgasbasis angeschafft bzw. umgerüstet. Dabei wurden die unterschiedlichen Bedingungen in Großstädten, ländlichen Regionen sowie Kur- und Bäderorten berücksichtigt. Durch den Einsatz der Erdgasfahrzeuge konnten insgesamt über 100 Tonnen Stickoxide und rund 11 Tonnen Dieselruß-Partikel pro Jahr in den Modellregionen vermieden werden. Positive Umwelteffekte ergaben sich auch durch die Umsetzung weiterer, vom BMU geforderter verkehrsplanerischer Maßnahmen an den Standorten. So wurde das Straßenbahnnetz in Augsburg und das Schienennetz der Usedomer Bäderbahn erweitert. Auch die Tankstelleninfrastruktur wurde im Zuge des Vorhabens ausgebaut, sodaß derzeit rund 210 Erdgastankstellen in Deutschland zur Verfügung stehen.

Der Betrieb von Erdgasfahrzeugen rechnet sich heute schon, so Jürgen Trittin. Die erhöhten Investitionen bei der Anschaffung würden mit einem um gut 75 Prozent reduzierten Mineralölsteuersatz schnell wieder wett gemacht (A.d.R.: Diese Reduktion wurde im Rahmen der **ÖSR** bis 2009 verlängert). "Gerade für Taxi- und andere Vielfahrer im innerstädtischen Bereich ist Erdgas eine wirtschaftliche Alternative zum Diesel, der

aufgrund immer noch fehlender Partikelfilter bei Fahrzeugen deutscher Hersteller zu einer erheblichen Belastung der Stadtluft mit krebsbegünstigenden Rußpartikeln beiträgt," meinte Trittin. Deshalb haben Bundesumweltministerium, Gaswirtschaft und Berliner Senat erfolgreich das Projekt "Tausend Umwelttaxis in Berlin" (TUT) gestartet. BMU stellt dafür Mittel in Höhe von über 8 Millionen DM bereit.

Bundesumweltminister Trittin rief die Bundesländer dazu auf, nach dem Erfolg des nunmehr abgeschlossenen Modellvorhabens an vier Standorten ihre eigenen Programme zur Förderung von Erdgasfahrzeugen zu aktualisieren bzw. neu aufzulegen - wie in Brandenburg kürzlich geschehen.

### ***Viele alte Heizungen verschwenden Energie***

EcoNews 10.8.2001

In deutschen Einfamilienhäusern gibt es 4,5 Millionen Heizkessel, die älter als 15 Jahre sind. Alte Heizkessel sind häufig überdimensioniert und haben einen schlechten Nutzungsgrad. Durch eine Erneuerung kann der Nutzungsgrad von 62 Prozent auf 105 Prozent (mit Brennwertnutzung) verbessert und entsprechend viel Energie eingespart werden. Darauf weist die ASUE Arbeitsgemeinschaft für sparsamen und umweltfreundlichen Energieverbrauch hin.

Bei modernen Kesseln sind die Verluste durch Abgas und Abstrahlung deutlich reduziert. Alte Kessel (bis etwa Baujahr 1980) mit einer konstanten Kesseltemperatur haben einen schlechten Wirkungsgrad, wenn die volle Heizleistung nicht benötigt wird, und das ist der Regelfall. Moderne Gas-Niedertemperatur- oder -Brennwertgeräte dagegen passen die Leistung automatisch dem Bedarf an, d.h., sie "modulieren". Wann sollte der alte Kessel ausgetauscht werden?

- Wenn der Kessel über 20 Jahre alt ist! Das Baujahr steht auf dem Typenschild oder dem Schornsteinfegerprotokoll. Wenn der Kessel über 15 Jahre alt ist, sollte zumindest eine genaue Überprüfung des Zustandes durch einen Fachhandwerker erfolgen.
- Wenn der Schornsteinfeger bescheinigt, dass die Anforderungen der so genannten Kleinf Feuerungsanlagenverordnung nicht mehr eingehalten werden.
- Wenn auf einen umweltschonenden Energieträger (z.B. Erdgas) umgestellt werden kann.
- Wenn die Oberflächentemperatur der Kesselummantelung zu heiß wird. Der Kessel sollte nur lauwarm werden und keinesfalls die Temperatur der Heizkörper erreichen.
- Wenn ohnehin eine größere kostenintensive Reparatur fällig ist.

### ***Weiterer wichtiger Schritt zum Ausstieg aus der Atomenergie***

Das Bundeskabinett hat heute den von Bundesumweltminister Jürgen Trittin vorgelegten Gesetzentwurf zur Novellierung des Atomgesetzes beschlossen. Mit der Novelle wird die Vereinbarung der Bundesregierung mit den Energieversorgungsunternehmen zum Ausstieg aus der Atomenergie rechtlich abgesichert.

Trittin: „Mit dem heutigen Beschluß ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Umsetzung des Atomausstiegs getan. Nunmehr können wir das Gesetzgebungsverfahren im Bundesrat und Bundestag einleiten. Ich rechne damit, dass das Verfahren im Bundestag bis Ende des Jahres abgeschlossen werden kann.“ Das Kabinett verabschiedete auch den zweiten Bericht der Bundesrepublik zum Übereinkommen über nukleare Sicherheit.

Die erste Lesung der Novelle zum Atomgesetz ist im Bundestag bereits in der nächsten Woche vorgesehen. Das Gesetz bedarf nicht der Zustimmung durch den Bundesrat. Dem Kabinettsbeschluss war jedoch eine Anhörung der Länder und Verbände vorausgegangen. Daraus sind zahlreiche Detailänderungen und Ergänzungen in den Entwurf aufgenommen worden.

Zu den Kernpunkten der Novelle gehört die Befristung der Regellaufzeit der Atomkraftwerke auf 32 Jahre seit Inbetriebnahme. Trittin: „Während in anderen Ländern die Laufzeiten der Atomkraftwerke auf 60 Jahre ausgedehnt werden sollen, wird bei uns die Atomenergie bis 2020 abgewickelt sein. Kein anderes Land steigt so schnell aus wie die Bundesrepublik.“ Für jedes einzelne Atomkraftwerk legt das Gesetz eine noch zu produzierende Reststrommenge fest. Allerdings können die Strommengen älterer AKW auf jüngere Anlagen übertragen werden. Im Vorgriff auf diese gesetzliche Regelung hatte das Unternehmen EON angekündigt, das AKW Stade vor Ablauf der Betriebsgenehmigung 2003 vom Netz zu nehmen. Trittin betonte, dass die Atomkraftwerke während der Restlaufzeit auf hohem Sicherheitsniveau weiterbetrieben werden: „Es gibt keinen Sicherheitsrabatt.“ Erstmals wird die Pflicht zu regelmässigen Sicherheitsüberprüfungen gesetzlich fest-



geschrieben.

Mit der Pflicht für die AKW-Betreiber, standortnahe Zwischenlager zu errichten, werden die Entsorgungslasten zwischen den Bundesländern gerechter verteilt und die zentralen Zwischenlagerstandorte Gorleben und Ahaus erheblich entlastet. Die Einrichtung von Zwischenlagern und das Verbot von Transporten in die Wiederaufarbeitung ab Juli 2005 werden zu einer drastischen Reduzierung von Atomtransporten führen. Es wird zu einer faktischen Beschränkung der Atomtransporte auf die Rückführung deutschen Atomabfalls aus der Wiederaufarbeitung kommen. Trittin betonte, dass die Bundesregierung verpflichtet sei, den im Ausland lagernden Atomabfall zurückzunehmen.

Bundesumweltminister Trittin: „Der Ausstieg aus der Atomenergie ist ein zentraler Baustein der von Rot-Grün eingeleiteten Energiewende. Sparsamer Energieeinsatz, Energieeffizienz und der Ausbau der erneuerbaren Energien sind die Säulen einer zukunftsträchtigen Energiepolitik. Die erneuerbaren Energien sind auch ein Motor für Beschäftigung.“

Der vom Kabinett beschlossene Bericht zum Übereinkommen über nukleare Sicherheit legt dar, wie die Bundesrepublik dieses Übereinkommen erfüllt und welcher Handlungsbedarf gesehen wird, um während der Restlaufzeiten der deutschen Atomkraftwerke das hohe Sicherheitsniveau aufrecht zu erhalten. Das Übereinkommen geht auf eine deutsche Initiative nach dem Reaktorunfall von Tschernobyl zurück und hat einen weltweit hohen Sicherheitsstandard der Atomkraftwerke zum Ziel. Die Vertragsstaaten müssen alle drei Jahre über die Erfüllung des Übereinkommens berichten und sich einer Konferenz stellen. Die nächste Überprüfungskonferenz findet im April 2002 in Wien statt. Bundesumweltminister Trittin: „Wir werden uns in Wien mit Nachdruck dafür einsetzen, dass das Übereinkommen über nukleare Sicherheit weiter als wirkungsvolles Instrument zur weltweiten Verbesserung der nuklearen Sicherheit genutzt wird.“

### ***Das Wachstum ist weiblich***

Süddeutsche Zeitung vom 11.9.2001, Michael Bauchmüller

Die Prognose könnte, wenn sie denn zutrifft, Autoherstellern ein sanftes Lächeln aufs Gesicht zaubern: Die Zahl der Automobile auf Deutschlands Straßen werde bis 2020 von derzeit 43,8 auf bis zu 52 Millionen ansteigen, sagt die jüngste Shell-Pkw-Studie voraus – vor allem Frauen und Senioren werden mobiler.

Eine der großen Sorgen der Industrie ist damit ausgeräumt: Dass die Nachfrage nach neuen Autos stagnieren könnte. „Die nicht nur von Kritikern des Autos vorhergesagten Grenzen des Wachstums sind nicht eingetreten“, konstatierte Pieter Berkhout, Chef der Deutschen Shell, am Montag bei der Vorstellung der Zahlen. Eine Sättigung des Marktes sei nicht in Sicht, bei den Zulassungen erreiche die Branche 2002 die Talsohle.

Das Wachstum wird vor allem von Frauen und Senioren angetrieben. Während schon jetzt zwei Drittel aller Männer unter 30 aufs eigene Gaspedal drücken, liegt dieser Wert bei Frauen bei nur 40 Prozent. Der Konzern ahnt ein gewaltiges Aufholpotenzial. „Frauen sind die Triebfeder der weiteren Motorisierung“, sagt Bernhard Westinner, der die Studie verfasste. Allein in der besonders mobilen Alterklasse der 45- bis 60-Jährigen werde die Zahl der Zulassungen bis 2020 um 70 Prozent steigen, erwartet er. Unter Senioren ergibt sich ein ähnliches Bild, der Anstieg kann hier bis zu 50 Prozent betragen.

Als wäre das für die Autoindustrie nicht Grund zur Freude genug, sieht die Studie auch einen Trend zu komfortableren und teureren Autos. Vor allem Senioren, ausgestattet mit gesicherter Altersversorgung, legen Wert auf ein leicht zu bedienendes und nicht zu kleines Fahrzeug, sagt Westinner. Der Hang zum Computer-Auto, der auch auf die diesjährige IAA durchschlägt, stoße bei Senioren allerdings auf Grenzen: „Ältere Kunden verstehen ja die Elektronik in ihrem Auto schon jetzt nicht mehr“, sagt Westinner.

Werden damit Deutschlands Straßen endgültig dicht sein? Die Autoren winken ab. Eine wachsende Zahl von Autos bedeute noch nicht, dass auch der Verkehr zunehmen müsse. Im Gegenteil: Die Studie geht von einem Rückgang der Fahrleistung je Auto um bis zu 15 Prozent aus. Die Summe aller gefahrenen Kilometer wird – je nach wirtschaftlicher Entwicklung – stagnieren oder nur leicht zulegen.

Umweltschützer sind dennoch unzufrieden. „Das zeigt doch, dass die Fahrzeuge immer schlechter ausgenutzt werden“, klagt Tilmann Heuser, verkehrspolitischer Sprecher des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). „Man sollte überlegen, wie man Autos, die rumstehen, besser nutzen kann.“ Zudem werde bei einer steigenden Auto-Nachfrage der Ressourcenverbrauch je Fahrzeug – vom Karosserieblech bis zur Kunststoffkonsole – weiter wachsen. „Das konterkariert alle Versuche, den Verbrauch zu senken.“

Und der sinkt tatsächlich. Bis 2020, so die Shell-Studie, werde ein Durchschnittsauto nur noch vier Liter



---

Sprit für hundert Kilometer brauchen. Der Schadstoffausstoß gehe langfristig stark zurück. Diese Entwicklungen werden noch angetrieben durch technologischen Fortschritt und gestiegene Kraftstoffpreise. Für den Auftraggeber der Studie freilich ein unangenehmer Umstand – die Nachfrage nach Diesel und Benzin sinkt. „Wenn es schon heute zu viele Tankstellen gibt, werden es 2020 erst recht zu viele sein“, sagt Shell- Chef Berkhout. „Der Wettbewerb wird härter.“ Zugleich wächst die Bedeutung alternativer Kraftstoffe. Zwar räumen die Shell-Manager allenfalls Wasserstoff auf Dauer eine Chance ein. Bis 2020 rechnen sie aber schon mit fünf Millionen alternativ betriebenen Fahrzeugen auf deutschen Straßen. Berkhout sieht weiteres Wachstum: „Wasserstoff hat das Potenzial, der Energieträger des 21. Jahrhunderts zu werden.“

### ***Die Branche des schönen Scheins***

Süddeutsche Zeitung vom 10.09.200, Karl-Heinz Büschmann

In dieser Woche werden sie wieder pilgern – erst 10000 Journalisten, dann eine Million Besucher. Sie ziehen alle zwei Jahre zur Internationalen Automobilausstellung (IAA) nach Frankfurt, um sich an den blank gewienerten Schaustücken zu ergötzen und etwas von dem Glanz mitzubekommen, den das Auto ausstrahlt. Das Messemotto: „Faszination Auto“.

Kein Zweifel: Kaum ein Industrieprodukt fasziniert die Menschen so sehr wie das Auto. Ohne den fahrbaren Untersatz ist unser Leben nicht vorzustellen. Gleiches gilt für die Wirtschaft dieses Landes. Volkswagen, Daimler & Co. sorgen mitsamt ihren Zulieferern für jeden siebten Arbeitsplatz in Deutschland, und wenn die Pkw-Industrie ein Problem hat, wird der Bundeskanzler eilen, um dieser Schlüsselbranche aus der Patsche zu helfen. Die Industrie ihrerseits dankt uns diese Liebe mit immer neuen Modellen und verführerischen Designs, mit elektronischen Wegweisern im Armaturenbrett und so vielen Airbags rund um die Passagiere, dass wir uns in unseren klimatisierten Statussymbolen selbst im Stau noch fühlen können wie stolze Burgherren.

In diesem Jahr wird die Frankfurter Schau besonders beeindruckend ausfallen. Imposante Maybachs für eine halbe Million Mark und Volkswagen mit acht Zylindern sollen die Herzen der Kunden erobern. Cabrios mit 400 PS protzen im gleißenden Licht, und Geländewagen, die weit mehr als 20 Liter Benzin für hundert Kilometer verbrauchen, sorgen für den Eindruck, als sei Autofahren die reine Freiheit. Wohl noch nie waren die Schauobjekte auf den Ständen größer. Und schon lange nicht mehr ruhten so viele Hoffnungen auf einer Messe wie auf der diesjährigen IAA.

Die Autoindustrie steckt weltweit in einer Krise und hofft, dass neue Modelle auf den Messeständen die Menschen zum Kauf eines neuen Wagens animieren und den Herstellern wieder bessere Zeiten bringen werden. In diesem Jahr gebärdet sich die Autoindustrie besonders ausgeprägt als die Branche des schönen Scheins.

Nie zuvor war der Faktor Image in dieser Industrie wichtiger. Nur noch profilierte Marken liegen gut im Geschäft. Autohersteller mit Biedermann-Ansehen haben gewaltige Probleme. Massenautos stehen in Deutschland und Amerika unverkauft auf Halde, und ihre Hersteller müssen Fabriken schließen. Die Lieferanten von Edelmarken können ihre Karossen dagegen gar nicht so schnell heranschaffen, wie sie gekauft werden. Für die gehobenen Segmente scheinen sogar die Gesetze der Konjunktur nicht mehr zu gelten.

Diese Erfahrung fasziniert die Branche so sehr, dass es kaum noch einen Autobauer gibt, der nicht auf mehr PS setzt.

Die Entwicklung zu immer größeren Autos und stärkeren Motoren hat eine fragwürdige Seite. Die Industrie sagt zwar, sie biete nur die Fahrzeuge an, für die es eine Nachfrage gebe. Doch diese Antwort bleibt unbefriedigend. Vielmehr sind die Autokonzerne doch stolz darauf, mit ihren Ideen die Nachfrage immer wieder selbst zu stimulieren.

Diese Branche tut so, als gebe es keine Umweltprobleme, als seien die Rohöl-Reserven unbegrenzt. Gerne gibt sie auch vor, eine Hightechindustrie zu sein, die den Schlüssel für die Zukunft des Menschen in der Hand hat. Doch sie liefert, bei Lichte besehen, Produkte, mit denen sich Wohlstandsmenschen einen zusätzlichen Schuss Vergnügen bereiten, ganz ähnlich einem Aphrodisiakum.

Dieser Wirtschaftszweig hat kaum Antworten auf wichtige Fragen der Zeit. Er klagt über zu hohe Fertigungskapazitäten, obwohl die Mehrheit der Weltbevölkerung noch nicht einmal ein Auto besitzt, aber gerne eins kaufen würde. Baut die Industrie die falschen Fahrzeuge? Sie präsentiert sich als umweltfreundlich, weil sie Motoren konstruiert, welche die Atmosphäre weniger belasten als früher. Aber sie hat noch keine überzeugenden Konzepte für einen umweltfreundlichen Antrieb der Zukunft zu bieten.

---

Würde sich das Milliardenvolk der Chinesen in Autos setzen mit Motoren, wie sie Wolfsburg und Detroit bauen, wäre das Weltklima schnell am Ende. Auch für die Industrieländer, die längst im Verkehr ersticken, bleibt sie wichtige Antworten schuldig. In den Metropolen ist Mobilität, also die intelligente Verknüpfung verschiedener Transportmittel, gefragt, nicht freie Bahn für den Individual-Verkehr. In Deutschland kommen schon jetzt 600 Autos auf 1000 Einwohner – eine Relation, die belegt, dass mit dem Verkehrsmittel Auto etwas nicht stimmen kann. Wären alle Pkw gleichzeitig unterwegs, gäbe es kein Fortkommen mehr. Die Autoindustrie liefert schon heute das klimatisierte Handschuhfach. Demnächst wird sie vielleicht den beheizten Scheibenwischerhebel ins Programm nehmen, und wir Wohlstandsbürger werden diese Errungenschaften auch kaufen. Doch die sind auf bedrückende Weise sinnlos.

Die Autohersteller, die ganze Stäbe mit der Frage befassen, wie ein Motor zu klingen und wie eine Limousine im Innern zu riechen hat, wirken bei den wahren Zukunftsfragen seltsam ideenlos und matt. Nach wie vor bieten sie keine Lösung für die Frage, wie der Verkehr in Fluss und die Umwelt global intakt bleiben kann.

### ***Der Rowdy steckt in uns allen***

Der Artikel vergleicht Fahrweise, Autos und deren Symbolcharakter bei uns in Deutschland und in den USA. <http://www.spiegel.de/spiegel/0,1518,156128,00.html>

## **6. BEITRÄGE UND REAKTIONEN UNSERER LESER**

Sehr geehrte Umweltkollegen, als Journalist für die Zeitschrift des Schwedischen Amt für Umweltschutz finde ich Ihre Information sehr verwendbar. Aber ich möchte lieber Ihre Nachrichten auf Englisch bekommen, etwas das sicherlich auch andere Leser ausserhalb von Deutschland vorziehen würden. Ich schlage deshalb vor, dass Sie auch eine Englische Übersetzung von den wichtigsten Dokumenten so bald wie möglich herausgeben (S.S. aus Stockholm, Schweden).

Auch wir freuen uns, dass der erste Newsletter zur Ökologischen Steuerreform nun erscheinen ist und erwarten mit Spannung die kommenden Ausgaben (I.H. aus Berlin).

Vielen Dank für den Newsletter. Wirklich toll. Auch wenn ich die Diskussion nicht in der Tiefe verfolge, wie sie im Newsletter dargestellt ist, ist der Newsletter eine echte Bereicherung (O.Z. aus Köln).

Ökosteuer News 2 ist wieder sehr informativ, ich danke für die Zusendung. Folgende Anregung: vielleicht etwas kürzer, die Dinge, die jeder von uns gelesen haben sollte, nicht noch einmal nennen, oder nur kurz kommentieren. Danke trotzdem (C.D. aus Großhelfendorf).

Kleiner Tipp: ein Hinweis auf die genaue URL wäre für die Leser schneller. Ansonsten weiter so, ich finde das gut per e-mail (M.C. aus Berlin).

## **7. KURZMELDUNGEN**

### ***Steigende Nachfrage nach dem 100.000 Dächer-Solarstrom-Programm***

Die Nachfrage nach dem 100.000 Dächer-Solarstrom-Programm (HTDP) der Bundesregierung wächst: Bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gingen im Juli 1.089 Anträge ein, fast doppelt so viele wie zu Jahresbeginn. Die Unternehmensvereinigung Solarwirtschaft (UVS) rechnet mit einem weiteren Anstieg der Kreditanträge bis Ende des Jahres. Der Verband empfiehlt Eigenheimbesitzern noch in diesem Jahr eine Solaranlage ans Netz zu nehmen, da die Fördersätze 2002 gesenkt werden.

Noch bis Februar waren nur rund 600 Anträge monatlich gestellt worden, danach stieg die Zahl kontinuierlich an. Damit honorieren die Verbraucher die verkürzten Bearbeitungszeiten für Solarstromdarlehen. Diese wurden von der KfW inzwischen von einem Dreivierteljahr auf drei Wochen gesenkt, berichtet UVS-Geschäftsführer Carsten König.

Kostenlose Informationen zur Solarförderung von Staat und Energieversorgern bietet die UVS unter

<http://www.10000daecher.de> oder <http://www.solarfoerdung.de> (BAUM-News 15).

#### ***VCD stellt Auto-Umweltliste 2001 vor***

"Wenn schon ein Auto, dann so eines". Diesen Tipp gibt der umweltorientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) allen, die auf ein Fahrzeug nicht verzichten können oder wollen. Die Top-Empfehlung gilt für den VW-Lupo 3L TDI und für den Audi- A2.1.2 TDI 3L. Als Testsieger führen diese beiden Fahrzeugmodelle die Studie des VCD über die umweltschonendsten Autos auf dem deutschen Markt an. Das Resultat könnte noch besser ausfallen, wenn vom Hersteller Spezialfilter für die Dieselpartikel eingebaut würden, was nur rund 300-400 DM zusätzlich kosten würde, so VCD-Sprecher Burkhard Reinartz. Insgesamt bemängelt der VCD den nach wie vor zu hohen Durchschnittsverbrauch aller verkauften Neuwagen (BAUM-News 15).

<http://www.verkehrsclub-deutschland.de>

#### ***Wie in der Kneipe***

Ein (überraschender) Kommentar der Bild-Zeitung zur Haushaltsdebatte im Bundestag (11.09.01)

„Nur rumnörgeln reicht nicht. Wir wollen vor allem hören, was Merkel & Co. anders und besser machen würden. Und: Wer die Steuerreform vorziehen, die **Ökosteuer** abschaffen und die Familien entlasten will, muss auch sagen, wie dies alles finanziert werden soll. Wie in der Kneipe: Wer die Musik bestellt, muss auch wissen, wie er sie bezahlen will!“

#### ***Ökosteuer ist „gescheitert“***

Gut achtzig Seiten lang ist das Konzept zur Reform der sozialen Marktwirtschaft, das die Kommission „neue soziale Marktwirtschaft“ unter Federführung von Parteichefin Angela Merkel ausgearbeitet hat. Der Bericht versucht, in vielen Politikfeldern einen Modernisierungsschub zu setzen, wie die SZ vom 28.08.01 berichtet. Er enthält auch einen Punkt „Abschaffung der **Ökosteuer**“, unter dem es heißt, dass die ausschließlich aus fiskalischen Gründen von der Bundesregierung eingeführte **„Öko“-Steuer** gescheitert sei und abgeschafft werden müsse.

<http://www.neue-soziale-marktwirtschaft.cdu.de/index.html>

#### ***Energie sparen im Haushalt: ASUE präsentiert Liste sparsamer Haushaltsgeräte***

Wer vor der Anschaffung eines neuen Haushaltsgerätes steht, sollte bei der Auswahl auch Wert auf einen niedrigen Energieverbrauch des jeweiligen Gerätes legen! Doch worauf muss man achten, und welche sind die besonders sparsamen Geräte?

Die ASUE Arbeitsgemeinschaft für sparsamen und umweltfreundlichen Energieverbrauch hat nun eine ausführliche Liste veröffentlicht, die Antwort auf diese Fragen gibt. Sie enthält von Kühl- und Gefrierschränken über Waschmaschinen und Wäschetrockner bis hin zu Spülmaschinen die besonders sparsamen Geräte und deren Hersteller. Zusätzlich werden viele hilfreiche Hinweise zu Energiekennzeichen, Gerätetypen und weiteren Einsparmöglichkeiten - wie etwa die Auswahl des Aufstellortes für Kühlgeräte oder die Warmwassernutzung bei Wasch- und Spülmaschinen - gegeben. Als Basis für die Liste diente eine Marktanalyse von insgesamt 4500 Haushaltsgroßgeräten durch das Niedrig-Energie-Institut in Detmold. Die Liste "Besonders sparsame Haushaltsgeräte 2001" (16 Seiten, DIN A4) steht im PDF-Format im Internetauftritt der ASUE <http://www.asue.de> in der Rubrik "Energie im Haus" als Datei zum Download zur Verfügung. Wer keinen Internetzugang hat, kann sie als Einzelexemplar kostenlos bei der ASUE anfordern: ASUE, Postfach 25 47, 67613 Kaiserslautern, Telefon: 0631 / 360 90 70, Fax: 0631 / 360 90 71, E-Mail: <mailto:ASUE@compuserve.com>. (Eco-News 10.8.2001)

## **8. SERVICE: JOBS**

Im Moment keine Einträge vorhanden.

## 9. SERVICE: LINKS

### *Aufruf „Pro Ökosteuer!“*

Die Aktion für mehr Demokratie hat einen Aufruf „Pro **Ökosteuer**“ gestartet, den schon viele Prominente und Nicht-Prominente unterschrieben haben. Unter der angegebenen Internetadresse können auch Sie ihr Votum Pro **Ökosteuer** abgeben.

<http://www.staeck.de/frames.htm>

### *CSU-Ökosteuerforum*

Im **Ökosteuer**forum der CSU kann man per email seine Meinung zur **ÖSR** kundtun. Trotz CSU – es finden sich überraschend viele Pro-**Ökosteuer**-Artikel.

<http://www.ecircle.de/forum/csu-oekosteuerforum>

### *Literaturtipps*

Auf der Homepage zur **Ökologischen Steuerreform** und zur deutschen Umweltpolitik von Dr. Carsten Krebs und Dr. Danyel Reiche, die drei Bücher zur **Ökologischen Steuerreform** geschrieben haben, stellen die beiden Autoren aktuelle Texte zur Diskussion. Kommentare und Reaktionen sind dabei willkommen.

<http://www.netcity.de/oekosteuer/>

### *Texte vom umweltpolitischen Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen*

Der umwelt- und bildungspolitische Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, Dr. Reinhard Loske, hat auf seiner Homepage einige Texte und Interviews zur **Ökosteuer** veröffentlicht. Den unten angegebenen Link anklicken und anschließend unter dem Punkt „Umwelt“ „**Ökologische Steuerreform**“ anwählen.

<http://www.loske.de/web/umwelt/htm>

### *Wirkungen der Ökologischen Steuerreform*

Das GWS Discussion Paper 2001/1 mit dem Titel „Wirkungen der **ökologischen Steuerreform** auf Wirtschaft und Umwelt in Deutschland – Ergebnisse von Simulationsrechnungen mit dem umweltökonomischen Modell PANTA RHEI“ von Stefan Bach et al. kann unter dem angegebenen Link unter „Aktuelles“ als pdf-Datei heruntergeladen werden.

<http://www.gws-os.de/start/index.htm>

## 10. SERVICE: VERANSTALTUNGEN

### *20.10. - 24.10.2001, Berlin: The 18th International Electric Vehicle Symposium*

A challenge for a clean and silent mobility (eine Herausforderung für eine saubere und leise Mobilität)  
Informationen: Tel. 0 30 / 31 42 32 00

### *22.10. – 24.10.2001, Tutzing: Nachhaltigkeit ein Gesicht geben*

Zukunftsfähige Entwicklung in den Köpfen verankern und die Herzen erreichen mit Witz und Kreativität – wie geht das? Zur Diskussion der Frage sind alle Interessierten – von lokalen Agenda-21-Prozessen bis zu Medien und Gestaltungsprofis – in die Evangelische Akademie Tutzing eingeladen.

Kontakt: Tel.: 08158-251142, <mailto:info@ev-akademie-tutzing.de>, <http://www.ev-akademie-tutzing.de>

### *22.10. - 23.10.2001, Heidelberg: Think global - buy green*

Tagung zu umweltfreundlicher Beschaffung, Bundesverband für Umweltberatung

Informationen: <mailto:bfubev@t-online.de>

### *25.10. - 26.10.2001, Augsburg: Holzenergie 2001 - Fachkongress für Holzenergie*

Erstmal wird in Augsburg von der Bundesinitiative BioEnergie BBE eine reine Holzenergiemesse in Verbindung mit einem Fachkongress durchgeführt.

---

Kontakt: Fon 0228/8198-140, <mailto:info@bioenergie.de>, <http://www.bioenergie.de>

**29.10. - 30.10.2001, St. Gallen: St. Galler Umweltmanagement Forum 2001**

Unter dem Thema "Unternehmerische Nachhaltigkeit - Auf dem Weg zu einem Sustainability Controlling" zeigt die Veranstaltung der Universität St. Gallen den konzeptionellen Rahmen der unternehmerischen Nachhaltigkeit und stellt konkrete Ansätze aus der Unternehmenspraxis vor. Neben Informationen über aktuelle Trends der Integration von Strategien unternehmerischer Nachhaltigkeit in die Unternehmensführung erhalten die Teilnehmenden in Workshops die Gelegenheit, Erfahrungen auszutauschen und konkrete Umsetzungsansätze näher kennenzulernen.

Information & Anmeldung: <http://www.iwoe.unisg.ch/forum2001>. <mailto:Jost.Hamschmidt@unisg.ch>

Tel.: 0041 71 224 2595, Fax: -2722

**02.11. – 04.11.2001, Wetzlar: EnergieTage Hessen 2001 mit Passivhaus Hessen 2001**

Der Kongress bietet Informationen rund um die Themen erneuerbare Energien und energie-effizientes Bauen. Innerhalb des Kongresses findet am 02.11. die Fachtagung "Bioenergie für Kommunen" von der Bundesinitiative BioEnergie BBE (Kontakt siehe oben) statt.

Informationen: <mailto:redaktion@energie-server.de> <http://www.energie-server.de>

**12.04. – 13.04.2002, Woodstock, Vermont (USA): Third Annual Global Conference on Environmental Taxation**

The conference will focus on two critical issues in environmental taxation -- the legal limits on the power of governments around the world to use environmental taxes, and what experience can teach us about how and when to use environmental taxes.

**The Limits on the Power of Governments to Use Environmental Taxation.** The first day of the conference will focus on legal constraints on governments' power to enact environmental taxes, such as constitutional limitations, limits inherent in international governmental alliances such as the European Union, restraints imposed by trade agreements, and the role of border adjustments for environmental taxes in complying with trade agreements. These legal limits play a fundamental role in defining the potential to the use of environmental taxation.

**What Experience Teaches about the Use of Environmental Taxation.** During the second day, participants will examine the experiences that a broad range of countries have had with environmental taxes. Panels and discussions will focus on evidence of the effectiveness of environmental taxes, analyses of when taxation is the best instrument for achieving environmental goals, issues in drafting and administration, the politics of enacting environmental taxes, and case studies of recent innovations. This information can help build a stronger foundation for the future use of environmental taxes.

**Who Should Attend**

Speakers and participants who are interested in environmental taxation will come to the conference from around the world -- Europe, North America, Asia, Australia, South America -- and from a broad range of disciplines -- governmental officials worldwide, professors of taxation, accounting, economics and environment from major universities, leading CPAs and attorneys, industry executives and leaders of non-profit organizations.

**The Conference Location**

The conference will be held at the Woodstock Inn in Woodstock, Vermont, a lovely Vermont village. For information about the Woodstock Inn and its location, visit its website at [www.woodstockinn.com](http://www.woodstockinn.com). Special conference rates for accommodations will be available for people who register early.

**Previous Conferences**

The 2002 conference is the third in a series of conferences. The first conference was held in Cleveland, Ohio, USA in April 2000, and the second in Vancouver, Canada in 2001.

**For More Information**

Please contact Prof. Janet Milne, Director of the Environmental Tax Policy Institute at Vermont Law School, Chelsea St., South Royalton, Vermont USA 05068, by telephone at (802) 763-8303 ext. 2266 or by email at <mailto:jmilne@vermontlaw.edu> This webpage will be updated periodically with more information about the conference.

---



Environmental Tax Policy Institute

Vermont Law School's Environmental Tax Policy Institute analyzes the ways in which taxation can be used to address environmental problems. By serving as a resource for the public and private sectors, non-governmental organizations, the press and academia, the Institute seeks to better inform the public policy debate about the role of environmental taxes at the local, state and federal levels.

<http://www.vermontlaw.edu/elc/envirotaxconover.cfm>

**11. FÖS: IN EIGENER SACHE**

*Kein einfaches "Weiter so"*

Wie versprochen hier nun die Auswertung der Leserumfrage zur Zukunft der ÖSR in Deutschland:

Um ein Meinungsbild der Engagierten zu ermitteln und eine konstruktive Diskussion zu entfachen, haben wir in den Ökosteuer-News 2 eine Leserumfrage durchgeführt. Die Leserumfrage gliederte sich in drei Bereiche:

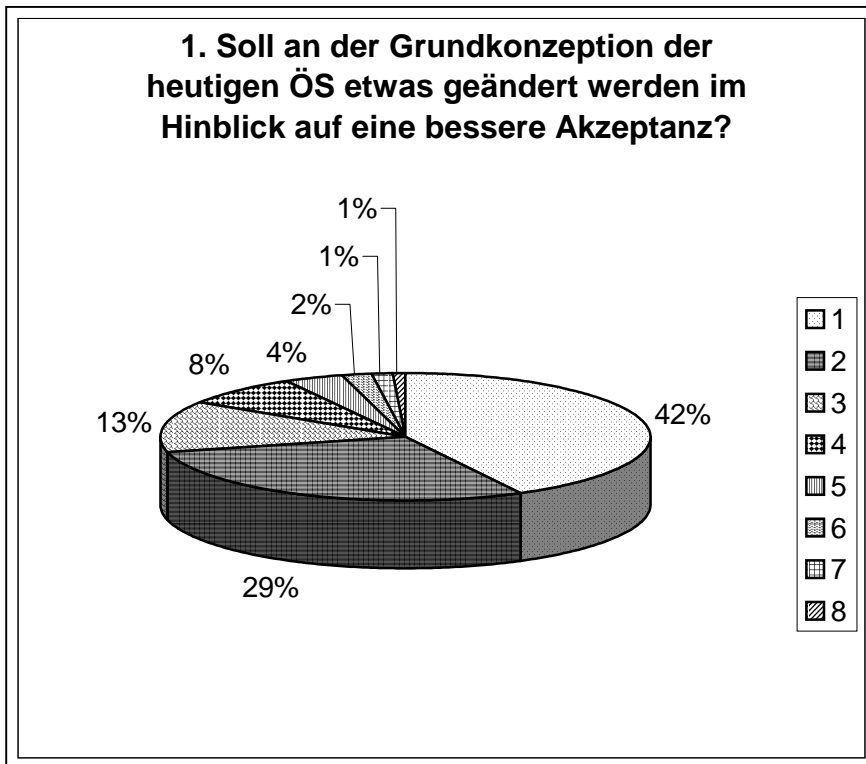
1. Soll an der Grundkonzeption der heutigen ÖS etwas geändert werden im Hinblick auf eine bessere Akzeptanz?
2. Soll an der bisherigen Konzeption bei der Verwendung des Aufkommens etwas geändert werden, um die Akzeptanz zu verbessern?
3. Wer hat den genialen Einfall für einen eingängigen Slogan für die Ökosteuer?

Machen Sie sich selbst ein Bild von den Ergebnissen:

***Zu 1.: Soll an der Grundkonzeption der heutigen ÖS etwas verändert werden im Hinblick auf eine bessere Akzeptanz? (Doppelnennungen waren möglich)***

Hier wird deutlich, dass vielen Lesern die momentane Grundkonzeption noch nicht weit genug geht. Immerhin 42 % fordern einen Abbau der Sonderregelungen und eine weitere Ökologisierung des Steuersystems. Ein Beibehalten der Grundkonzeption der heutigen ÖS findet ebenfalls breite Zustimmung. Die Lösungen, die ein zeitweiliges Einfrieren der ÖS befürworten, fanden dagegen kaum Zustimmung. Hier nun die Ergebnisse im Detail:

Stimmen	Anteil (%)	Statement
173	(42 %)	1. Sonderregelungen in der jetzigen ÖSR abbauen und Steuersystem weiter ökologisieren (z.B. Kfz-Steuer, Düngemittelsteuer, Pestizidsteuer, Grundsteuer, Wassersteuer, Abfallabgabe – ggf. statt „Grünem Punkt“, Subventionsabbau bei Kohle und Dieselsteuersatz).
119	(29 %)	2. Grundsätzlich die bisherige Konzeption beibehalten mit weiteren Anhebungsschritten nach 2003 und hoffen, dass die Grünen sich damit bei eventuellen Koalitionsverhandlungen durchsetzen.
54	(13 %)	3. Anhebungsschritte an einen Energiepreisindex koppeln. D.h., steigen die Energiepreise aufgrund von Markteffekten, steigt die ÖS geringer oder gar nicht. Sinken die Energiepreise kann die ÖS stärker angehoben werden.
32	(8 %)	4. Moderatere Anhebungsschritte in der nächsten Legislaturperiode.
16	(4 %)	5. Nationaler Akzeptanzspielraum ist ausgeschöpft, daher Moratorium bis zur Einführung einer EU-weiten Ökosteuer.
8	(2 %)	6. Nationaler ökonomischer Spielraum ist ausgeschöpft, daher Moratorium bis zur Einführung einer EU-weiten Ökosteuer.
6	(1 %)	7. Ein Moratorium für ein Jahr, so dass erst 2004 entschieden werden müsste, ob weitere Erhöhungen der ÖS stattfinden sollen.
3	(1 %)	8. In der nächsten Legislaturperiode keine weiteren Anhebungsschritte und dafür arbeiten, dass die Akzeptanz für einen neuen Anlauf 2006 steigt.



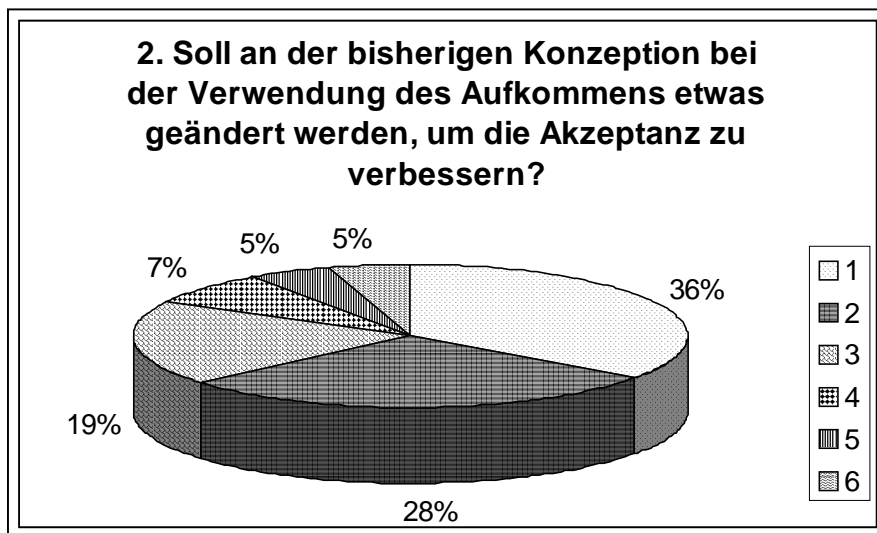
Leider konnte der Statement "Verbreiterung der Bemessungsgrundlage durch Wiedereinbezug der Heizstoffe Heizöl und Erdgas" nicht angeklickt werden. Wir bitten das Versehen zu entschuldigen.

*Auszüge Ihrer Vorschläge in Stichworten:* Nicht zu viel darüber reden momentan • Kommunikationsproblem wird durch eine Verwässerung der Grundidee nur verschärft • Importe sollten berücksichtigt werden • Wir sollten Verständnis für die Lage der Parteien haben • ÖS langfristiger anlegen • Umwandlung in Zertifikatslösung anstreben • An den Zapfsäulen setzt der Verstand aus • Ansatz Wuppertal-Institut einer Maßeinheit zur Messung der Umweltschädigung vorantreiben • Sonderregelungen abbauen • keine weiteren Komplikationen durch eine Steuer "auf alles und jedes" • zusätzliche bildungspolitische Maßnahmen • europäische Lösung • mit freiwilligen CO2-Emissionshandelssystem für Unternehmen koppeln • ÖS umbenennen • "Doppelte Dividende" stärker betonen • pushen, pushen, pushen

**Zu 2.: Soll an der bisherigen Konzeption bei der Verwendung des Aufkommens etwas geändert werden, um die Akzeptanz zu verbessern?**

Die Forderung nach Aufkommensneutralität war sachlich richtig und war eigentlich auch als "Verkaufschlager" für die ÖSR gedacht. Letzteres hat sich als weitgehende Fehleinschätzung herausgestellt. Jedem von uns wird es schon so ergangen sein, dass er beim Werben für die ÖSR als erste Reaktion erhielt: "Ja, wenn die ÖS wirklich für ökologische Zwecke eingesetzt würde, dann ...". Uns tut diese Argumentation zwar im Herzen weh; aber wir müssen vielleicht akzeptieren, dass das Prinzip der Internalisierung externer Effekte nicht ausreichend vermittelbar ist und die Aufkommensneutralität der Politik nicht geglaubt wird. Wie können wir darauf reagieren?

Stimmen	Anteil (%)	Statement
104	36%	1. Beibehaltung des Prinzips der Aufkommensneutralität in der heutigen Konzeption. Bei weiteren Anhebungsschritten der ÖS könnte das Aufkommen zum Beispiel für die Senkung der Beiträge zur Arbeitslosenversicherung (wie vom FÖS vorgeschlagen) verwendet werden.
84	28%	2. Verstärkte direkte Verwendung für ökologische Projekte (Bahn, BahnCard für jeden, oder – bitte um Vorschläge von den LeserInnen).
57	19%	3. Schaffung eines Zukunftsinvestitionsfonds und Finanzierung von Öko-Projekten aus den Zinsgewinnen.
22	7%	4. Verwendung für die Tilgung von Altschulden, um Staat langfristig schuldenfrei zu stellen
15	5%	5. Formal Aufgabe des Prinzips der Aufkommensneutralität. Aufkommen der ÖS sollte in den allgemeinen Staatshaushalt fließen. Keine politische Zweckbindung mehr. Stabilisierung bzw. Senkung der Abgabenquote ist ein eigenständiges politisches Ziel.
14	5%	6. Rückgabe des Aufkommens der ÖS an die Bevölkerung und Unternehmen über einen Öko-Bonus. Achtung! Hoher Verwaltungsaufwand bei der Einführung.



*Auszüge Ihrer Vorschläge in Stichworten:* Für konkrete Maßnahmen geben die Menschen eher als für undurchsichtige Institutionen (siehe Spenden) • geringer Teil des Aufkommens in einen Zukunftsfonds, ansonsten Prinzip Aufkommensneutralität beibehalten • Kombination aus Senkung der Lohnnebenkosten und Förderung von Ökoproyekten alternative Energiegewinnung fördern • BahnCard für jeden, Solarzellen für jeden würde positive Assoziationen wecken • Verhinderung Streckenabbau bei der Bahn • Bau von Bahngüter-Schnellstrecken • Bahnbonussystem, Jugendliche fahren bis 16 kostenlos • Gebäudesanierungsprogramm • Bilanz der Verwendung jährlich in allen Tageszeitungen veröffentlichen • entscheidend ist, dass interessante Projekte gefördert werden, um Symbole zu schaffen • staatliche Projektförderbürokratie ist stets problematisch • Entlastung bei Sozialausgaben nicht wahrnehmbar • Verwendung für Sozialversicherungen hemmt die Reform dieser Systeme • Verteilungswirkung der derzeitigen Entlastung stärker untersuchen • besser Einkommen- und Körperschaftsteuer senken • Senkung der MWSt. wäre sozial gerechter • Öko-Bonus würde bedeuten, dass man für die Unternehmen eine andere Kompensation finden muss oder sie ganz freistellt • Öko-Bonus ist psychologisch sehr wirkungsvoll und verteilungspolitisch vorteilhaft • Warum muss ein Öko-Bonus aufwendig sein? Einfach Senkung der Lohnnebenkosten als Öko-Bonus auf dem Lohnzettel deklarieren • Freiheit einer Zweckbindung von Steuern sollte beibehalten werden

**Zu 3.: Wer hat den genialen Einfall für einen eingängigen Slogan für die Ökosteur? Was halten Sie von den folgenden? (Doppelnennungen waren möglich)**

Stimmen	An- teil (%)	Slogan
53	15 %	1. ÖS - damit Preise die ökologische Wahrheit sagen
47	14 %	2. ÖS - damit unsere Kinder nicht die Zeche zahlen
35	10 %	3. Lieber heute ÖS als morgen die Quittung
28	8 %	4. ÖS - damit sich lohnt was Sinn macht
27	8 %	5. ÖS - macht Zukunft
26	7 %	6. Wenn Steuer - dann Ökosteur
23	7 %	7. ÖS - oder wollen sie wirklich auf Kosten der Zukunft leben?
15	4 %	8. ÖS - wer soll den sonst für die Nutzung der Umwelt zahlen, wenn nicht der, der sie nutzt?
13	4 %	9. ÖS – Anreiz, um ganz legal Steuern zu sparen
13	4 %	10. ÖS - nichts gibt's umsonst auf der Welt. Auch nicht eine intakte Umwelt.
10	3 %	11. ÖS - gute Steuer
10	3 %	12. ÖS - damit jeder bezahlt was er bestellt. Das gehört sich so.
9	3 %	13. ÖS - oder wissen Sie wirklich was Besseres
8	2 %	14. ÖS – mal eine Steuer, bei der Energiesparen sich auch wirtschaftlich rechnet
8	2 %	15. Mit der ÖS ins Solar-/Wasserstoffzeitalter
6	2 %	16. ÖS – das moderne/marktwirtschaftliche Instrument für mehr Umweltschutz zu weniger Kosten
5	1 %	ÖS - weil's anders nicht geht
5	1 %	Quizfrage: Was hat die Ökosteur mit Schwarzfahrer oder Zechpreller zu tun?
4	1 %	ÖS - damit wir wissen was wir tun
3	1 %	ÖS – endlich werden Vorreiter belohnt

*Ihre Vorschläge:* ÖS - sonst wird's teuer • ÖS - sonst wird's richtig teuer • ÖS - sonst wird die Zukunft teuer • ÖS – innovativ • ÖS her - Lohnsteuer weg • Klimasteuer - für Umwelt und Beschäftigung • Steuerreform: einfacher - ökologischer – sozialer • ÖS - wir steuern ökologisch • ÖS - ihren Kindern wird's gefallen • ÖS - damit sie auch morgen noch ihren Kindern in die Augen schauen können • ÖS - für die Zukunft unserer Kinder • Wenn Steuer - dann Ökosteur: Damit die Preise die ökologische Wahrheit sagen • ÖS zahlen heißt Verantwortung zu übernehmen • ÖS - und los geht's! (Dazu ein Text, der die wirtschaftlichen Potentiale knackig rüber bringt.)

In den nächsten Ausgaben möchten wir noch mehr von den zahlreich eingegangenen Vorschlägen abdrucken. Außerdem werden wir die Umfrageergebnisse auf unser neu gestalteten Homepage zur Diskussion stellen. Gerne können Sie auch jetzt schon weiter über dieses Thema diskutieren, wir freuen uns auf Ihre Leserbriefe!

### ***FÖS-Mitteilungen 21***

Parallel zu diesem Newsletter erscheinen auch die FÖS-Mitteilungen 21. Diese werden nur noch als gedruckte Version an alle Mitglieder und Interessenten ohne Emailadresse geschickt. Sie enthalten keine neuen Artikel, sondern Auszüge aus den beiden bisher erschienen Newslettern. Daher verpassen Sie als Bezieher des Newsletters nichts. Falls Sie dennoch einen Blick auf die FÖS-Mitteilungen werfen möchten, können Sie diese voraussichtlich ab Mitte Oktober von unserer Homepage als pdf-Datei herunterladen.

### ***Englische Version des Newsletters – zunächst als Probenummer***

Ebenfalls parallel laufen Vorbereitungen für eine englische Version des Newsletters. Das Interesse an einer solchen Version wurde uns von vielen Seiten aus dem Ausland bekundet. Nun haben wir alle englischen Ar-

tikel aus den bisherigen Newslettern zu einer englischen Version zusammengefaßt, werden diese in Kürze versenden und so auch unsere Interessenten außerhalb Deutschlands mit Informationen versorgen. Auch die englische Version des Newsletter wird voraussichtlich ab Mitte Oktober auf unserer Homepage einzusehen sein. Ob wir diese Leistung auch künftig anbieten können, hängt noch von der Gunst unserer Spender und Sponsoren ab.

### ***Ökosteuermaterialien im FÖS-Büro***

Wir möchten sie gerne an das Buch unseres Vorstandsvorsitzenden Herrn Dr. Görres „Der Weg zur **ökologischen Steuerreform** – Weniger Umweltbelastung - mehr Beschäftigung“ (1998) und unser deutsches und englisches Memorandum „Innovationen anstoßen, Wettbewerbsfähigkeit fördern, Arbeitsplätze schaffen“ (1997) erinnern. Da sie für die Schränke ganz sicher zu schade sind, unser Appell: haben Sie nicht Interesse an den Schriften? Wissen Sie von Veranstaltungen, bei denen sie eine bereichernde Auslage wären? Eine kurze eMail genügt!

### ***Neue Adressen***

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

### ***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>).

### ***Hat Ihnen dieser Newsletter gefallen?***

Das freut uns! Dann haben wir eine Bitte an Sie: Spenden Sie und / oder werden Sie Mitglied bei uns! Denn 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/Newslettern 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 Mitglieder unterstützten. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 100 DM (ab 2002: 60 €) für Förder- und 360 DM (ab 2002: 200 €) für Aktivmitglieder. Unter <http://www.foes-ev.de/kontakt.html> finden Sie ein Beitrittsformular.

## **12. BUND: NACHRICHTEN UND KOMMENTARE**

### ***Löst der Emissionshandel die Ökologische Steuerreform ab?***

*Kommentar von Matthias Seiche*

Die Debatte um das in der Entwicklung befindliche CO<sub>2</sub>-Emissionshandelssystem erlebt zur Zeit einen erstaunlichen Boom. Neben dem vermeintlichen Dornröschen Emissionshandel steht die **Ökologische Steuerreform** fast wie ein Aschenputtel da. Vor allzu viel Optimismus muss aber gewarnt werden, damit der zaghafte Einstieg in die **Ökologische Steuerreform** nicht vorschnell preisgegeben wird.

Emissionshandel ist im Prinzip ein sehr wirkungsvolles Instrument für den Klimaschutz. Aber nur im Prinzip. In der Praxis wird der Zertifikatehandel dem gleichen Lobbydruck ausgesetzt sein wie die **Ökosteuer**. Da das EU-weite bzw. nationale Emissionshandelssystem voraussichtlich schon bald mit den flexiblen Mechanismen des Kyoto-Protokolls verknüpft wird, können die bekannten Schlupflöcher des Kyoto-Protokolls bald nicht nur auf Staatenebene, sondern auch auf Unternehmensebene genutzt werden.

An dieser Stelle sollen aber nicht die generellen Schwächen des Emissionshandels diskutiert werden (mehr dazu unter <http://www.oeko-steuer.de> / Rubrik Kommentare), sondern eine sinnvolle Verknüpfung des Emissionshandels mit der **Ökologischen Steuerreform**. Unstrittig ist mittlerweile, dass der Zertifikatehandel nicht auf den Bereich der Haushalte und des Verkehrssektors ausgedehnt wird. Die Haushalte selbst zu Marktteilnehmern zu machen, würde diese vollkommen überfordern und wäre bürokratischer Wahnsinn. A-



ber auch die Ausgabe der Zertifikate auf der Ebene der Mineralöl- und fossilen Brennstoffhändler mit anschließender Überwälzung auf die Haushalte und Verkehrsteilnehmer macht wenig Sinn. Das wäre bei kostenloser Vergabe der Zertifikate ein Geschenk an die Mineralölhändler in Milliardenhöhe oder würde bei Auktionierung diesen Unternehmen Freiheitsgrade bei der Überwälzung der Zertifikatekosten an die Abnehmer in die Hand geben, die ordnungspolitisch nicht gewollt sein können. Die Mineralöl-, Heizöl-, Erdgas-, Strom- (und zukünftig zu fordernde Kohle-)Steuer für Endverbraucher ist die bessere Lösung. Da die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Gebäudeheizung besonders hartnäckig sind, brauchen wir hier auch nach 2003 noch jährliche **Ökosteuerschritte**.

Die Zertifikatedebatte sollte aber genutzt werden, um auch für den Haushalts- und Verkehrssektor verbindliche Minderungsziele festzulegen. Dort muss dann der Staat durch einen geeigneten Instrumentenmix incl. **Ökosteuern** sicherstellen, dass die Ziele erreicht werden.

Auch im Bereich der Wirtschaft werden bei weitem nicht alle Unternehmen am Emissionshandel teilnehmen. Damit es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt, müssen die nicht teilnehmenden Unternehmen ebenfalls zu mehr Klimaschutz angehalten werden. Die einfachste Lösung ist, diese Unternehmen zukünftig die vollen **Ökosteuersätze** zahlen zu lassen. Damit wäre auch Gleichberechtigung zwischen dem produzierenden Gewerbe und den Dienstleistern hergestellt. Vollkommen inakzeptabel wäre die verschiedentlich geforderte Variante, die **Ökosteuern**-Ermäßigungen in der bisherigen Höhe zu behalten und den am Zertifikatehandel beteiligten Unternehmen zusätzlich noch die minimalen Rest-**Ökosteuern** zu erlassen. Es wäre absurd, wenn unter dem Vorzeichen "marktwirtschaftliches Instrument" ein weiteres Subventionsfass geöffnet würde. Deshalb muss (auch unabhängig von der Zertifikate-Debatte) dafür gesorgt werden, dass die hohen **Ökosteuern**-Ermäßigungen ab 2004 nicht mehr gewährt werden.

Unter der Voraussetzung, dass die am Zertifikatehandel teilnehmenden Unternehmen ein klar definiertes Minderungsziel annehmen und ihre Emissionen tatsächlich im Inland verringern, wäre eine **Ökosteuernbefreiung** für diese Unternehmen hinnehmbar. Dann müsste aber für eine gerechtere Verteilung der **Ökosteuern**-Einnahmen gesorgt werden. Schon jetzt profitieren die Unternehmen aufgrund der Senkung der Rentenversicherungsbeiträge jährlich netto mit mehr als 2,5 Milliarden Mark von der Reform. Dieses Ungleichgewicht würde sich noch verschärfen, wenn die Steuerbasis bei den Unternehmen weiter erodiert. Das ist ein Grund mehr, sich über eine neue Form der Aufkommensverwendung Gedanken zu machen. Wenn die **Ökosteuern** nach und nach zu Verbrauchssteuern mutieren, könnte die alte Idee eines Öko-Bonus, der in gleicher Höhe an alle Privatpersonen ausgezahlt wird, wieder an Charme gewinnen.

Reaktionen auf diesen Beitrag an den Autor: <mailto:matthias.seiche@bund.net>

### ***Steuerspreizung für schwefelarme Kraftstoffe kommt***

Am 1. November 2001 wird die seit zwei Jahren angekündigte und bereits im Mineralölsteuergesetz verankerte Steuerspreizung für schwefelarme Kraftstoffe in Kraft treten. Kraftstoffe mit mehr als 50 mg/kg Schwefelgehalt werden danach 3 Pf./Liter höher besteuert als bisher.

Für so genannte schwefelarme Kraftstoffe mit weniger als 50 mg/kg Schwefelgehalt bleibt der Steuersatz wie bisher bei 1,16 DM/Liter (davon 18 Pfennige **Ökosteuern**).

Die Steuerbelastung wird sich für die Verbraucherinnen und Verbraucher nicht ändern. Bis November wird die Mineralölwirtschaft den an den Tankstellen verkauften Kraftstoff vollständig auf schwefelarme Sorten umgestellt haben. Die Steuerspreizung ist also keine versteckte Steuererhöhung, sondern ausschließlich eine Maßnahme zur Erhöhung der ökologischen Lenkungswirkung.

Mittelfristig wirkt sich das flächendeckende Angebot schwefelarmer Kraftstoffe (und ab 1. Januar 2003 sog. schwefelfreier Kraftstoffe mit weniger als 10 mg/kg Schwefelgehalt) sogar kostensenkend für die Verbraucherinnen und Verbraucher aus. Denn schwefelfreie Kraftstoffe sind eine Voraussetzung für sparsamere Motoren. Die Automobilindustrie fordert ein schnelleres Tempo bei der Einführung der schwefelfreien Kraftstoffe. In Großbritannien gibt es die schwefelfreien Sorten seit über drei Jahren. Die deutsche Mineralölwirtschaft hat 1999 jedoch gegenüber der Bundesregierung die lange Übergangsfrist in zwei Etappen 2001 und 2003 durchgesetzt.

### ***Neue Ökosteuern-Broschüre erschienen***

Der BUND hat im Rahmen seiner **Ökosteuern**-Kampagne eine neue 36 Seiten starke Infobroschüre herausgegeben. Die **ökologische Steuerreform** wird darin nicht in erster Linie aus der umweltökonomisch-

fachwissenschaftlichen Perspektive präsentiert, sondern ausgehend von konkreten Umweltproblemen. Klimawandel, Verkehr und Energieverschwendung stehen im Mittelpunkt der Darstellung mit vielen anschaulichen Beispielen. "Die **Ökosteuer** ist kein Selbstzweck, sondern ein Mittel, um die bedrohliche Schädigung der Umwelt aufzuhalten. Man muss sie nicht lieben, sondern verstehen", lautet die Einladung an das nicht-wissenschaftliche Publikum, sich jenseits tagespolitischer pro- und contra-Schlachten auf die Hintergründe der Reform einzulassen. Obwohl die Darstellung allgemeinverständlich und durch zahlreiche Bilder und Illustrationen aufgelockert ist, kommen auch Detailinformationen über die Höhe der Steuersätze und die Sonderregelungen nicht zu kurz. Nützlich für Verbraucherinnen und Verbraucher ist der eingeklebte **Ökosteuer**-Sparrechner, mit dem sich Haushalte ihre **Ökosteuer**-Zahlungen ausrechnen lassen können.

Die Broschüre ist kostenlos gegen Einsendung eines adressierten und mit 3,-DM / 1,53 Euro frankierten Rückumschlags im Format C5 erhältlich bei: BUNDversand, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin.

---