

# ÖKOSTEUERNEWS 32 – JANUAR 2005

---

## NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOSOZIALEN FINANZREFORM

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

**GREEN BUDGET GERMANY**

Landsbergerstr. 191 D-80687 München [www.foes.de](http://www.foes.de) und [www.eco-tax.info](http://www.eco-tax.info)

Fon +49-89-520113-13 Fax +49-89-520113-14 eMail [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de)

In Zusammenarbeit mit Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.

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

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

ISSN 1611-4035

---

### Inhalt dieser Ausgabe

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1.  | EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL .....                   | 2  |
| 2.  | FÖS-VERANSTALTUNGEN IM FRÜHJAHR .....            | 4  |
| 3.  | BREITES BÜNDNIS PRO ÖKOSTEUER.....               | 5  |
| 4.  | BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN LEGEN VORSCHLÄGE VOR ..... | 7  |
| 5.  | KEROSINSTEUER .....                              | 15 |
| 6.  | MAUT .....                                       | 19 |
| 7.  | KIOTO-PROZESS.....                               | 25 |
| 8.  | UMWELTTHEMEN DEUTSCHLAND.....                    | 28 |
| 9.  | UMWELTTHEMEN WELTWEIT.....                       | 35 |
| 10. | BEITRÄGE UNSERER LESER .....                     | 41 |
| 11. | JOBS UND PRAKTIKA .....                          | 42 |
| 12. | LINKS UND PUBLIKATIONEN.....                     | 42 |
| 13. | VERANSTALTUNGEN.....                             | 44 |
| 14. | IMPRESSUM .....                                  | 45 |

---

## 1. EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL

### *Lieber spät pubertär als früh verkalkt*

[Matthias Seiche, FÖS-Vorstand Januar 2004]

Endlich bewegt sich wieder was! In der zweiten Januarwoche lancierten Bündnis 90/Die Grünen ihre Vorschläge zur Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform. Genau genommen war es ein Konzept von Fraktionsvize Reinhard Loske, das nach der Zustimmung der Umwelt- und Fi-

gesehnet werden muss. Danach rauschte es meh-

regung war dabei, ein kleiner Koalitionsstreit wurde inszeniert und Franz Müntefering verstieg sich zu der Bemerkung, die Vorschläge der Grünen seien Zeichen einer „spätpubertären Phase“. Jetzt ist erst einmal wieder Ruhe eingekehrt, denn auch die Grünen bemühten sich, die Debatte nicht zu sehr anzuheizen.

Von Anfang an war klar, dass es nicht um kurzfristige Entscheidungen geht. Erst im Sommer – nach den Landtagswahlen in Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen – will sich die Koalition an die Gesetzgebung machen. Trotzdem ist es richtig, rechtzeitig öffentliche Zeichen zu setzen. Denn ganz ohne Streit wird sich die Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform nicht durchsetzen lassen. Die Vorschläge selbst sind äußerst moderat: keine allgemeinen Ökosteuer-Erhöpfungsschritte, sondern der Abbau von Steuervergünstigungen für den Flugverkehr und das produzierende Gewerbe stehen im Mittelpunkt. Zusätzliche Bonbons für Bahnfahrer (Mehrwertsteuersenkung), Häuslebauer (Förderprogramme für die Altbausanierung) und die Industrie (Befreiung von der Ökosteuer für Anlagen, die am Emissionshandel teilnehmen) sollen das Paket schmackhafter machen. Eine ähnliche Strategie hat der FÖS bereits im Mai 2004 in dem Memorandum Umsteuern 2004 vorgeschlagen. Bei aller Freude über den Vorstoß der Grünen bleibt daher die Frage: Warum ging es nicht früher? Schließlich war die Überprüfung der Ökosteuer laut Koalitionsvereinbarung im Jahr 2004 vorgesehen.

Angesichts der Blockade von Teilen der SPD ist

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

### *Handel mit Emissionen beginnt*

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

Ende Dezember erhielten 1200 deutsche Unternehmen für rund 1850 Anlagen von der Deutschen Emissionshandelsstelle ihre Zuteilungsbescheide. Darin ist festgelegt, wie viele kostenlose Emissionsrechte jede Anlage für die nächsten drei Jahre erhält. Insgesamt bekamen die Unternehmen Zertifikate für 1485 Millionen Tonnen für 2005 bis 2007, also 495 Millionen pro Jahr. Unterstellt man einen Zertifikatspreis von fünf Euro je Tonne CO<sub>2</sub>, so hat der viel gescholtene Umweltminister den 1200 Unternehmen zu Weihnachten fast 7,5

Milliarden Euro „geschenkt“. Oder jedem der 1200 Unternehmen zwei Millionen pro Jahr.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ein besonders großes Wunder war es schon, dass nach zahlreichen Konferenzen – beginnend 1979 in Genf, mit weiteren Stationen etwa in Toronto, Hamburg, New Delhi, Rio, Berlin – das Abkommen überhaupt zustande kam (1997 in Kioto). Ein

zweites politisches Wunder verbrachte die EU, als sie 2003 die Europäische Emissionshandels-Direktive verabschiedete, obwohl damals noch keineswegs sicher war, ob die noch ausstehenden Ratifizierungen zustande kommen würden. Doch mit Putins Unterschrift am 5. November 2004 fiel die letzte Hürde.

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

die Europäer ein Instrument zur Marktreife, das Amerika erfunden hat. Oft genug lief es umgekehrt!

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

## 2. FÖS-VERANSTALTUNGEN IM FRÜHJAHR

### *FÖS-Highlights und Mitgliederversammlung 2005*

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

#### **31.01-02.02.2005, Naturschutzakademie Vilm: „Ökologische Finanzreform und Naturschutz“**

Das Seminar in der Internationalen Naturschutzakademie auf der Insel Vilm bei Rügen ist eine Kooperation von FÖS und dem Bundesamt für Naturschutz. Ziel ist es, den Aspekt marktwirtschaftlicher und fiskalischer Mittel für den Naturschutz stärker zu durchleuchten und zu diskutieren. Welche Lenkungseffekte haben Steuern auf

den Naturverbrauch? Wie können positive Lenkungseffekte für Kommunen im Naturschutz entstehen und welche marktwirtschaftlichen Instrumente gibt es gegen möglichen Naturverbrauch?

Referenten sind u.a. Kai Schlegelmilch, Bettina Meyer vom FÖS sowie Vertreter vom BMU, BfN, NABU, FIFO, Nachhaltigkeitsrat, ufz und dem Netzwerk Naturschutz und Ökonomie.

Weiter Informationen unter:

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

Mailto: [Martina.Finger@bfn-vilm.de](mailto:Martina.Finger@bfn-vilm.de)

#### **21.02.2005, München: Globales UmSteuern für die Umwelt**

In einer Kooperationsveranstaltung mit der Global Marshallplan-Initiative, der Gregor-Louisoder-Umweltstiftung, und der Münchner UmweltAkademie diskutieren Prof. Dr. Franz Josef Radermacher und Dr. Anselm Görres über die Lösung weltweiter ökologischer Probleme und insbesondere den Beitrag einer Ökologischen Steuerreform. Die Veranstaltung findet am Montag, den 21. Februar um 18 Uhr in den Räumen der Gregor-Louisoder-Umweltstiftung in der Brienner Str. 46 in München. Weiter Informationen unter:

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

Mailto: [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de)

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

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

Weitere Informationen und das Programm unter: <http://www.foes.de/3aktuelles/veranstaltungen.html>

### **15.04-16.04.2005, Tutzing: „Ökosteuer wohin? Ökologische Finanzreform und Emissionshandel“**

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

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

Diese Tagung, die in der Akademie für Politische Bildung stattfindet, soll daher gleichzeitig zweierlei bieten: Sowohl eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation bei Ökosteuern und Emissionshandel (mit konkretem Schwerpunkt auf Deutsch-

land, Österreich, Schweiz und Italien), wie auch eine gehaltvolle Debatte der künftigen Bedeutung ökologischer Steuerungsinstrumente im Kontext der Europäischen Union und der deutschen Steuerreform.

Weitere Informationen und vorläufiges Programm unter:

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

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

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

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

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

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

Weitere Informationen unter:

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

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

Mailto: [anmeldung@umweltakademie-sh.de](mailto:anmeldung@umweltakademie-sh.de)

## **3. BREITES BÜNDNIS PRO ÖKOSTEUER**

### **Gewerkschaft, Umweltverbände und Unternehmer fordern Weiterentwicklung der Ökologischen Steuerreform**

[Gemeinsame Presseerklärung von BUND, Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt und UnternehmensGrün, 29.12.2004] Umwelt- und Unternehmerverbände sowie die Gewerkschaft IG Bau verlangen von der Bundesregierung die Fortsetzung der ökologischen Steuerreform im kom-

menden Jahr. Rot-Grün habe in ihrer Koalitionsvereinbarung festgelegt, bereits 2004 darüber zu entscheiden. Entsprechende Beschlüsse seien jedoch bisher vertagt worden.

Die 24 Organisationen mit zusammen über fünf Millionen Mitgliedern fordern von der Bundesregierung klare Aussagen, wie sich die Energiesteuern in den nächsten Jahren entwickeln sollen. Ungerechtfertigte Steuervergünstigungen wie jene für den Flugverkehr müssten abgebaut werden. Schnellstmöglich umzusetzen sei auch die europä-

ische Energiesteuer-Richtlinie und die Harmonisierung der europäischen Energiesteuern. Außerdem könne die Ermäßigung der Mehrwertsteuer für Bahntickets helfen, wieder mehr Fahrgäste in die Züge zu bringen. Maßnahmen zur Förderung der Altbausanierung und die Einrichtung eines Fonds für stromeffiziente Techniken könnten zusätzlich zum Energiesparen motivieren.

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

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

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

Zur Text der gemeinsamen Erklärung und der unterzeichnenden Verbände:

<http://www.oeko-steuer.de/>

### **Umsteuern für die Umwelt**

[Matthias Meisner, Der Tagesspiegel, 29.12.2004] Sieht Rot-Grün in der Ökosteuer kein Gewinnerthema mehr? Verbände fürchten das – und machen Druck.

Die Novelle der Ökosteuer steht auf der rot-grünen Agenda – doch die Umweltorganisationen in Deutschland zweifeln, dass es der Koalition wirklich ernst damit ist. 24 Verbände, von Attac über den Naturschutzbund bis zum WWF haben am Mittwoch eine gemeinsame Erklärung ins Internet gestellt, in der sie die Weiterentwicklung der Abgabe fordern. Zu den Unterzeichnern gehört auch die Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt, andere Einzelgewerkschaften wie die IG Metall oder gar den DGB selbst konnten die Initiatoren allerdings nicht gewinnen.

„Die ökologische Steuerreform ist ein Erfolgsmodell“, heißt es in der Erklärung. Sie müsse nicht trotz, sondern gerade wegen der hohen Rohölpreise verbessert werden: „Deutschland muss sich aus der zu starken Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen befreien.“ In den Vordergrund stellen die Unterzeichner der Erklärung nicht Erhöhungsstufen etwa auf Sprit. Zwar, heißt es, führe auch künftig an der Erhöhung der Energiesteuern kein Weg vorbei. Wichtiger aber noch scheint den Verbänden, „nicht gerechtfertigte Steuervergünstigungen“ wie etwa für den Flugverkehr abzubauen. Zugleich wollen sie, dass die Mehrwertsteuer für die Bahn ermäßigt wird, um mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen. Das Thema sei „leider eben kein Selbstläufer“, sagt Matthias Seiche, Wirtschaftsexperte des BUND. Ähnlich wie die Fachleute von Greenpeace fürchtet er, dass Rot-Grün die Ökosteuer nicht mehr als Gewinnerthema ansieht – und entsprechend auf die lange Bank schieben könnte.

Die Fachpolitiker von SPD und Grünen widersprechen. Auch sie sind gegen „ökologisch kontraproduktive Subventionen und Steuerbegünstigungen für energieintensive Betriebe. Seit Dezember tagt eine Arbeitsgruppe der Koalition, um dazu Vorschläge zu erarbeiten. Schwer genug könnte es werden, die dann auch durchzusetzen. „Das ist ein ziemlich dickes Tableau“, sagt der umweltpolitische Sprecher der Grünen, Winfried Hermann. „Ein Teil der SPD macht Klientelpolitik. Der bremst.“

Weitere Zeitungsberichte zu der gemeinsamen Erklärung für die Weiterentwicklung ÖSR sind erschienen in der Frankfurter Rundschau, im Neuen Deutschland und dem Spiegel.

Link: <http://www.foes.de/downloads/verbaende>

## 4. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN LEGEN VORSCHLÄGE VOR

### *Grüne für umfassende Steuer – und Finanzreform*

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

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

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

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

### *„Energiesparen bringt Jobs“*

[Jörg Michel, Berliner Zeitung, 11.01.2005] Grünen-Fraktionsvize Reinhard Loske über die Zukunft der Ökosteuer und warum Fliegen teurer werden soll.

**BZ:** Herr Loske, wir steuern auf fünf Millionen Arbeitslose zu. Sie fordern jetzt eine ökologische Finanzreform. Wie passt das zusammen?

**RL:** Die Ökosteuer ist ein Erfolgsprojekt. Ohne sie lägen die Beiträge zur Rentenversicherung nicht bei 19,5 Prozent, sondern bei 21,2 Prozent. Die Lohnnebenkosten sind also gesunken. Auch haben wir einen ersten Trend zum sparsameren

Fahren. Deswegen müssen wir das Projekt jetzt mit einer ökologischen Finanzreform auf eine breitere Basis stellen. Das grüne Konzept umfasst neben der Fortentwicklung der Ökosteuer auch den Abbau umweltschädlicher Subventionen und das Schaffen steuerlicher Anreize für umweltfreundliches Verhalten.

**BZ:** Für viele Bürger wird dies aber mit Einschnitten verbunden sein: Häuslebauer, Autofahrer, Flugpassagiere müssen dann mehr zahlen.

**RL:** Das stimmt nur auf den ersten Blick. Wir wollen zwar die Eigenheimzulage abschaffen. Im Gegenzug wollen wir aber die Mittel zur Gebäudesanierung ab 2006 von derzeit 360 Millionen Euro auf 700 Millionen Euro verdoppeln. Wir fordern zwar eine Kerosinsteuer und die Mehrwertsteuer auf innereuropäische Flüge, weil die steuerliche Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger skandalös ist. Dafür wollen wir nur den halben Mehrwertsteuersatz auf Bahntickets. Davon hat jeder etwas. Denn die Preise müssen die ökologische Wahrheit ausdrücken. Das gilt auch fürs Autofahren. Deswegen sind wir dafür, die Entfernungspauschale zu senken. Außerdem bringt Energiesparen Jobs, gerade beim Bau. Wir haben viele volkswirtschaftliche Argumente auf unserer Seite.

**BZ:** Wenn die Ökosteuer ein Erfolgsprojekt ist, dann müssten Sie diese konsequenterweise erhöhen.

**RL:** Der Grundgedanke der Ökosteuer bleibt richtig: Arbeit wird billiger, der Energieverbrauch dafür teurer. Im Moment haben wir am Markt allerdings so hohe Preise für Öl und Benzin, dass eine weitere Erhöhung keinen zusätzlichen Lenkungseffekt bringen würde. Ich sage aber: Derzeit.

**BZ:** Sie würden höhere Ökosteuersätze langfristig nicht ausschließen?

**RL:** Nein. Eine weitere Erhöhung der Ökosteuer wollen wir nicht ausschließen. Wir sagen aber: Jetzt ist nicht der richtige Zeitpunkt. Wir müssen deswegen die Situation auf den Märkten jedes Jahr neu überprüfen. Auch die Ökosteuersätze ge-

hören dann auf den Prüfstand.

**BZ:** Wie wollen Sie mit den Ausnahmen von der Ökosteuer umgehen?

**RL:** Die Ausnahmen von der Ökosteuer sollten abgeschmolzen werden. Dabei geht es um fünf Milliarden Euro Subventionen im Jahr. Die weit gehende Befreiung von der Ökosteuer für das produzierende Gewerbe sollte wegfallen, für energieintensive Betriebe können sie jedoch bleiben, da diese über den Emissionshandel erfasst werden. Mit einem Teil des Geldes sollten wir Altbausanierung und Stromeinsparung finanzieren.

**BZ:** Ihr Koalitionspartner SPD wird von vielem nicht begeistert sein.

**RL:** Wir haben im Koalitionsvertrag vereinbart, die ökologische Steuerreform 2004 zu überprüfen. Diese Zeit ist überfällig. Wir stehen dabei nicht allein: Das Bundesfinanzministerium kommt in einem Gutachten auch zu dem Ergebnis, dass die Ökosteuer wirksam ist. Außerdem müssen wir die EU-Energiesteuer-Richtlinie bis 2006 umsetzen.

**BZ:** Bislang hat die Koalition das Projekt aber nur zögerlich aufgegriffen.

**RL:** Die Grünen stehen zur ökologischen Steuerreform. Für die SPD ist es einfacher als man denkt. Wir führen ja keine generelle Erhöhungsdebatte. Wir haben ein Konzept erarbeitet, das Grundlage für die Gespräche mit der SPD ist. Ich gehe davon aus, dass die Entscheidungen darüber noch dieses Jahr fallen.

**BZ:** Trotzdem wird es in der Bevölkerung Widerstand geben.

**RL:** Ich weiß, dass einige Maßnahmen nicht populär sind. Da müssen wir noch Überzeugungsarbeit leisten. Aber es ist die Aufgabe der grünen Partei, diese Themen immer wieder zu setzen. Eine grüne Partei, die von sich aus das Thema ökologische Finanzreform von der Tagesordnung nähme, wäre schwach.

### **Grünes Konzept**

[Berliner Zeitung, 11.01.2005] Die Ökosteuer soll zu einer ökologischen Finanzreform weiterentwickelt werden. Die Umwelt- und Finanzpolitiker der Grünen haben dem Konzept laut Loske bereits

zugestimmt. Das Papier soll in Kürze von der Bundestagsfraktion verabschiedet werden.

### **Erhöhung:**

Eine Erhöhung lehnen die Grünen derzeit ab. Dies soll aber jährlich überprüft werden. Dagegen sollen die Sonderregeln für das produzierende Gewerbe verändert werden. Anlagen, die unter den Emissionshandel fallen, sollen befreit werden. Für energieintensive Betriebe soll es weiter Ausnahmen geben. Diesel und Benzin sollen bei der Kfz- und Mineralölsteuer gleich behandelt werden, ohne die Belastung von Diesel-Fahrern zu erhöhen.

### **Subventionen:**

Umweltschädliche Subventionen sollen schrittweise abgebaut beziehungsweise abgeschafft werden. Dazu gehören die Eigenheimzulage, der Agrardiesel, die Entfernungspauschale und die Zuschüsse für die Steinkohle.

### **Steueranreize:**

Für umweltgerechtes Verhalten sind Anreize geplant. Auf Bahntickets soll nur der halbe Mehrwertsteuersatz gezahlt werden. Rußfilter sollen über die Kfz-Steuer gefördert werden. Die Kfz-Steuer soll sich künftig nach dem Verbrauch und nicht mehr nach dem Hubraum richten. Die Erdgassteuer bei der Stromerzeugung soll fallen.

### **Steuererhöhungen:**

Im Gegenzug wollen die Grünen eine Kerosinsteuer auf Flüge erheben. Grenzüberschreitende Flüge sollen mit der Mehrwertsteuer belegt werden. Eine Erhöhung der Lkw-Maut soll geprüft werden.

### **Loske: Reform der Ökosteuer noch vor der Bundestagswahl möglich**

[Jörg Degenhardt, Deutschland Radio Berlin, 13.01.2005]

**Degenhardt:** Abhängigkeitsverhältnisse sind immer schlecht. Sich aus diesen zu befreien, also anzustreben. Wie aber geht das beim Öl? Gewissermaßen dem Lebenssaft der Weltwirtschaft? Diese Frage steht im Mittelpunkt der traditionellen Jahresauftaktklausur der Bündnisgrünen in Wörlitz in Sachsen-Anhalt. Unter dem Motto "Weg vom Öl" befassen sich die Parlamentarier unter anderem



mit Strategien für eine bessere Umwelt und für mehr Sicherheit. Während es die Sozialdemokraten zu Beginn des Jahres eher gemächlich angehen ließen, packt der kleine Koalitionspartner gleich noch ein Reizthema an: nämlich die ökologische Steuerreform. Sie soll fortgeführt werden. Reinhard Loske ist der Vize der Bündnisgrünen-Bundstagsfraktion und jetzt am Telefon.

**Degenhardt:** Manche Autofahrer in diesem Land legen ja in diesen Tagen die Stirn in Falten, sie befürchten von Ihnen und Ihrer Partei Pläne zur Erhöhung der Ökosteuer. Können Sie denn jetzt endgültig Entwarnung geben?

**Loske:** Wir wollen die Ökosteuer weiterentwickeln zum Gesamtkonzept der ökologischen Finanzreform. Im Moment geht es nicht um allgemeine Erhöhungsschritte, denn es kommen ja bei Strom, bei Brennstoffen, bei Heizstoffen sehr starke Signale vom Markt selbst. Insofern geht es nicht um Erhöhung sondern um gezielte Anreize zur Verbrauchsminderung und Einsparung.

Degenhardt: Bevor wir auf diese Anreize genauer eingehen, noch eine Frage. Sie persönlich haben sich ja auch für eine höhere Maut eingesetzt. Sind die Grünen eine Autofahrer-feindliche Partei?

**Loske:** Es geht ja erstmal um die Lkw-Maut. Was ich gesagt habe ist, dass diese 12,4 Cent, die wir pro Kilometer haben, wahrscheinlich nicht ausreichen werden, um nennenswerte Verlagerungseffekte auf die Schiene hinzubekommen und dass wir auf jeden Fall kurzfristig die 15 Cent realisieren sollten, die Rot-Grün auch ursprünglich verabschiedet hatte. Das ist meine Position oder unsere Position und darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass die Europäische Wegekostenrichtlinie so verändert wird, dass auch die so genannten externen Kosten einbezogen werden können, also Umweltschäden, Klimaschäden, Waldschäden und so weiter. Damit die Preise auch die ökologische Wahrheit sagen und eben starke Verlagerungseffekte zugunsten der Schiene gegeben werden. Das ist unser Ansatz.

**Degenhardt:** Nun zur erwähnten Ökosteuerreform, wohlgermerkt nicht zur Erhöhung. Wo wollen Sie denn da neue Anreize setzen und möglicherweise auch Ausnahmetatbestände abschaffen?

**Loske:** Wir wollen erstmal, dass die Kfz-Steuer

anders gestaltet wird. Die soll in Zukunft nicht mehr am Hubraum ausgerichtet werden sondern am Verbrauch und am CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Das soll einen Push geben zugunsten sparsamerer Autos. Wir wollen zum anderen bei der Bahn den Mehrwertsteuersatz auf Tickets im Fernverkehr halbieren und im Gegenzug wollen wir das finanzieren durch den Abbau von Steuerprivilegien im Luftverkehr. Denn im Luftverkehr wird heute weder Kerosinsteuer gezahlt, noch eine Mehrwertssteuer auf Tickets im innereuropäischen Verkehr. Diese Wettbewerbsverzerrung wollen wir abbauen, das ist ganz wichtig. Das Dritte, was Sie wahrscheinlich gemeint haben, ist, wir wollen bei den Sonderregelungen, also bei den Ausnahmetatbeständen für die Wirtschaft, die von der EU sowieso nur bis 2006 genehmigt sind, da wollen wir noch mal genau hingucken. Wir wollen sagen, dass diejenigen Unternehmen, die am Emissionshandel teilnehmen, also an einem anderen Instrument, dass die von der Ökosteuer ausgenommen werden sollen. Aber dass es eine generelle Befreiung für das produzierende Gewerbe nicht mehr geben kann. Das Geld, was wir dadurch reinspielen, wollen wir mehr in Energieeinsparung stecken: Altbausanierung und Stromeinsparung.

**Degenhardt:** Herr Loske, alles, was nur ein wenig nach Reform aussieht, wird ja von der SPD derzeit mit spitzen Fingern angefasst. Glauben Sie ernsthaft, dass bis zur Bundestagswahl im gesamten Ökosteuerbereich überhaupt noch was passiert?

**Loske:** Ja, das glauben wir schon. Weil wir einfach denken, dass wir sehr gute, auch volkswirtschaftliche Argumente auf unserer Seite haben. Denn durch eine aktive Strategie der Energieeinsparung im Gebäudebereich, Altbausanierung, lassen sich eben auch Beschäftigungseffekte realisieren und Arbeitsplätze schaffen. Insofern sind wir da gar nicht so pessimistisch, zumal wir mit der SPD schon bestimmte Dinge definitiv vereinbart haben. Zum Beispiel steht im Koalitionsvertrag, dass wir im Jahr 2005 den Mehrwertsteuersatz auf Tickets im Bahnverkehr halbieren wollen, also von 16 auf sieben Prozent. Da wollen wir jetzt mit der SPD drüber reden.

**Degenhardt:** Aber zum Beispiel bei der Besteuerung von Flugbenzin, da setzt ja die Bundesregie-

rung auf eine europäische Lösung. Das klingt so ein bisschen nach aufgeschoben und dann aufgehoben?

**Loske:** Es ist jetzt über zehn Jahre verhandelt worden, eine einheitliche Regelung hinzubekommen bei der Kerosinbesteuerung in Europa. Seit dem 1.1.2004 ist die EU-Energiesteuerrichtlinie in Kraft, die erlaubt es den Mitgliedsstaaten, eine Kerosinsteuer zu erheben. Wir sagen, für innerdeutsche Flüge, dadurch würde es auch keine Verlagerungseffekte geben, für innerdeutsche Flüge soll, um Wettbewerbsgleichheit mit der Bahn herzustellen, Kerosin besteuert werden. Das halten wir für vernünftig. Wichtig wäre, dass man das im Verbund macht mit anderen europäischen, großen Staaten. Aber es bedarf keiner vollständigen Harmonisierung, man muss die bilateralen Luftverkehrsabkommen nutzen, dann kann man das Schritt für Schritt ausdehnen. Aber wir können nicht warten, bis wir da Einstimmigkeit hinbekommen, denn die wird es nie geben.

**Degenhardt:** Sie wollen in Wörlitz die grüne Umweltpolitik der Zukunft präzisieren, Weg vom Öl, wie eingangs erwähnt, aber wohin? Ihr Kollege, der Bundesumweltminister Herr Trittin hat vor einem neuen, ökologisch maskierten Protektionismus zugunsten alternativer Energien gewarnt. Steht Ihnen also ein Streit über die Förderung alternativer Rohstoffe und Energiequellen ins Haus?

**Loske:** Nein, das glaube ich nicht. Zunächst einmal die Ausgangsthese ist, dass wir am Öl hängen wie der Junkie an der Nadel. Soviel Abhängigkeit macht einfach verletzlich, diese Abhängigkeit wollen wir reduzieren und da gibt es sehr, sehr viele Ansatzpunkte. Ein Ansatzpunkt, für mich der wichtigste Ansatzpunkt, ist die Energieeinsparung, die effiziente Nutzung von Energie durch bessere Technik auf der Nutzungsseite. Aber ein zweites, ganz wichtiges Instrument sind natürlich die erneuerbaren Energien, die nachwachsenden Rohstoffe, wo wir sozusagen fossile Energieträger, also Kohle, Öl und Gas ersetzen wollen durch erneuerbare, also durch Sonne, Wind, Biomasse, Geothermie, Erdwärme und anderes mehr. Im Bereich der stofflichen Nutzung glauben wir eben auch, dass man einen guten Teil umstellen kann auf nachwachsende Rohstoffe, wo wir also quasi fossile oder mineralische Rohstoffe ersetzen kön-

nen durch nachwachsende Rohstoffe. Das ist in der Tat auch eine neue Beschäftigungsalternative im Bereich Landwirtschaft, denn da entstehen neue Arbeitsplätze.

**Degenhardt:** Wie hoch soll denn der Anteil erneuerbarer Energien als Alternative zum Öl 2020 in Deutschland liegen? In Ihrer Beschlussvorlage steht bei einem Viertel. Ist das realistisch?

**Loske:** Ja, ein Viertel insgesamt erneuerbarer Energien und da ist die Biomasse, das wären ja solche nachwachsenden Rohstoffe, sind davon ein wichtiger Teil. Wir haben im Erneuerbare-Energien-Gesetz vereinbart, dass wir 20 Prozent erneuerbare Energien bis 2020 haben wollen und wir toppen das noch ein bisschen. Ich glaube, eine grüne Partei sollte da durchaus ein bisschen ehrgeiziger sein.

**Degenhardt:** Haben Sie vielen Dank für das Gespräch. Am Telefon von Deutschlandradio Berlin war Reinhard Loske, er ist der Vize der Bündnisgrünen Bundestagsfraktion.

### *Grüne gießen Öl ins Koalitionsfeuer*

[*taz*, 15.1.2005] Partei sieht sich als Antriebskraft der Regierung und propagiert zugleich Reduzierung der Abhängigkeit vom schwarzen Gold. Mehrwertsteuer für Auslandsflüge gefordert

Die Grünen wollen Deutschlands Abhängigkeit vom Erdöl bis zum Jahr 2020 deutlich reduzieren. "Die hohe Abhängigkeit vom Erdöl ist eines der Hauptrisiken für unsere zukünftige Entwicklung", sagte Grünen-Fraktionschefin Krista Sager gestern nach der Grünen-Klausur in Wörlitz (Sachsen-Anhalt). Je ein Viertel des Öleinsatzes für Wärmenutzung, Stromversorgung, als Chemierohstoff und für Kraftstoffe solle durch alternative oder erneuerbare Energien sowie nachwachsende Rohstoffe ersetzt werden. Dies seien "sehr ehrgeizige Ziele", sagte Sager.

Als Einzelmaßnahme wird unter anderem die Senkung des Durchschnittsverbrauchs bei Pkws auf drei Liter je 100 Kilometer genannt. Vor allem aber streben die Grünen, so Fraktionschefin Katrin Göring-Eckardt, nach einer Halbierung der Mehrwertsteuer auf Bahnfahrten noch vor der Wahl 2006. Finanziert werden soll dies durch die Einführung der Mehrwertsteuer auf Auslandsflü-

ge. Eine Erhöhung der Ökosteuer lehnen die Grünen angesichts des hohen Ölpreises derzeit ab, wollen aber im Rahmen einer ökologischen Finanzreform Sonderregelungen abbauen.

In der Koalition mit der SPD verstehen die Grünen sich laut Sager und Göring-Eckardt als Impulsgeber und treibende Kraft. Vorwürfe von SPD-Partei- und Fraktionschef Franz Münterfening, die Pläne für eine Öko-Finanzreform stammten aus einer "Phase der späten Pubertät" wiesen beide zurück. Die Grünen seien nach wie vor "eine Partei, die Mut zu Utopien hat", sagte Sager. Die Grünen seien eine "ausgesprochen vitale Partei". Sie fügte hinzu: "Wir sind gern bereit, dem Koalitionspartner davon ein Stück abzugeben, und ich glaube, dass er das auch brauchen kann."

### ***Die Energiewende wird nur klappen, wenn fossile Quellen teurer sind***

[Kommentar Nick Reimer, taz, 15.01.2005] Die Grünen laufen sich langsam, aber strategisch geschickt für die Bundestagswahl 2006 warm. Bei ihrer Klausurtagung in Sachsen-Anhalt zurrten sie am 14. Januar 2005 eines ihrer zentralen Zukunftsthemen fest. "Weg vom Öl" ist die Politstrategie der nächsten Jahre überschrieben, auf deren Grundlage eine ökologische Finanzreform bewerkstelligt werden soll. Das ist modern, das ist grün, das ist gut so. Ist es aber auch ehrlich?

Das muss man den Grünen lassen: Ihrer Förderpolitik ist es zu verdanken, dass die Bundesrepublik heute weltweit anerkannter Vorreiter in Sachen regenerativer Energietechnologie ist. Sicherlich hat an dieser Erfolgsgeschichte auch die Regierung Kohl einen gehörigen Anteil - obwohl das destruktive Geschrei von der Oppositionsbank das heute oft vergessen macht. Dennoch löste erst das grün inspirierte Erneuerbare-Energien-Gesetz den heutigen Nachfrageboom bei alternativer Energiegewinnung aus. Eine Politik des "Weg vom Öl" kann nur funktionieren, wenn zuverlässige und wirtschaftlich konkurrenzfähige Alternativen zur Verfügung stehen. Die Grünen sind dabei, diesen Teil der Aufgabe mit Bravour zu lösen. Allerdings ist auch dem politischen Personal klar, dass Alternativen erst dann angenommen werden, wenn es einen Handlungsdruck gibt. Das gilt auf dem traditionell konservativen Energiesektor in besonde-

rem Maße. Deshalb wurde einst die Ökosteuer eingeführt.

Die Grünen wähen sich also auf Kurs. Wäre da nicht die jüngste Ökosteuer-Debatte, die genauso ausging wie die älteren Ökosteuer-Debatten. Anfang der Woche hatte Fraktionsvize Reinhard Loske laut über eine weitere Anhebung nachgedacht. Und wurde sofort zurückgepfiffen. Die Ökosteuer sei "ein erfolgreiches Konzept", eine weitere Erhöhung sei aber nicht geplant, so das Machtwort von Parteichef Bütikofer.

Was denn nun, ihr Grünen? Dass gerade ihr den Weg "weg vom Öl" auf die politische Agenda setzt, ist so erwartbar wie vorherbestimmt. Wirklich neu wären Denkansätze über ein ausgeklügeltes Instrumentarium, das diesem Weg als Weiser dient. Sicherlich: Solcherlei Debatten bringen manches Sandkorn ins politische Umfragegetriebe, das aktuell gerade 11 Prozent ausspuckt. Politische Ziele zu formulieren ist aber so lange wohlfeil, wie man nicht zugleich erklärt, wie diese zu erreichen sind. Tatsächlich grün, wirklich modern können deshalb nur die Instrumentarien sein. Die Ziele werden ohnehin von den Realitäten bestimmt."

### ***Ökosteuer erhöhen***

[Leserbrief an die taz von MARTIN SCHMIDT, Hoyerswerda] „Man kann viel, wenn man sich nur recht viel zutraut.“ (Humboldt).

Unter diesem Motto könnte nun endlich die nächste Erhöhung der Ökosteuer kommen. Nick Reimer führt wichtige Punkte an, die ergänzt werden sollten.

1. Mit der Erhöhung könnte man ohne Probleme den Mehrwertsteuersatz von Bahnfahrkarten senken und somit endlich soziale, ökologische Verkehrspolitik betreiben für Rentner, Alg-II-Empfänger, Studenten und sonstige benachteiligte Bevölkerungsgruppen, die sich kein Auto leisten wollen bzw. können!

2. Stellen wir die Generationsfrage. Ist es jungen Menschen zu erklären, dass sie im Alter von 60 Jahren nicht mehr reisen können, da sie aufgrund vieler Krankheiten (z. B. Lungenkrebs durch Autos) daran gehindert werden? Nein, dies ist sicher nicht der Punkt, jedoch sollten wir fragen: "Was

für eine Welt hinterlassen wir ihnen?" Nur Mut, scheut euch nicht, die Steuer endlich anzuheben!

### **"Höhere Ökosteuer bringt nichts"**

[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Bundespartei 13.01.2005] Der grüne Bundesumweltminister Jürgen Trittin sagte im Interview mit der Welt, er wolle zunächst keine neuen Belastungen - Ausnahmen für die Industrie könnten aber wegfallen. Wir dokumentieren das Gespräch in Auszügen.

**Die Welt (Carsten Fiedler):** Herr Trittin, die Debatte um die Fortführung der Ökosteuer ist neu entbrannt. Die Fraktion der Grünen arbeitet an einem Konzept, wonach Fliegen und Autofahren teurer werden sollen. Warum sollen eine Kerosinsteuer und die Mehrwertsteuer für grenzüberschreitende Flüge eingeführt werden?

**Jürgen Trittin:** Richtig ist, dass die Grünen Bahnfahrten billiger machen wollen, indem Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern abgebaut werden. Es ist nicht akzeptabel, dass Flugtickets von der Steuer befreit sind, Bahntickets aber nicht.

**Die Welt:** Ist auch an eine Erhöhung der Ökosteuer gedacht?

**Trittin:** Derzeit gibt es angesichts der Höhe des Ölpreises keinen Anlass, eine weitere Steuerstufe draufzusatteln. Das hätte keinen zusätzlichen ökologischen Effekt zu den seit 1999 sinkenden Treibhausgasemissionen des Verkehrs.

**Die Welt:** Es gibt bei der Ökosteuer immer noch umfangreiche Ausnahmeregelungen für die Wirtschaft. Stört Sie das nicht?

**Trittin:** Den ermäßigten Steuersatz von 60 Prozent und den Spitzenausgleich, der beim produzierenden Gewerbe zu einer weiteren Reduzierung führt, haben wir gegenüber der EU-Kommission mit den Leistungen gerechtfertigt, die die deutsche Wirtschaft im Rahmen ihrer Selbstverpflichtungen erbringt. Wir werden sehr genau prüfen, ob die Wirtschaft diesen Selbstverpflichtungen auch wirklich nachkommt. Aus meiner Sicht ist es übrigens nicht zwingend, dass eine Anlage, die Emissionshandel betreibt, zusätzlich auch noch

Ökosteuer zahlen muss. Da können wir gerne drüber reden. Allerdings muss klar sein, dass es dann für Anlagen außerhalb des Emissionshandels keinen Grund mehr für den ermäßigten Steuersatz gibt.

**Die Welt:** Die Grünen wollen auf ihrer Fraktionsklausur den Abschied vom Erdölzeitalter beschließen. Was bedeutet das?

**Trittin:** Wir wollen eine umfassende Strategie zur Versorgungssicherheit Deutschlands in den Bereichen Energie und Rohstoffe vorstellen. Dabei geht es vor allem um den Zuwachs an nachwachsenden Rohstoffen und erneuerbaren Energien, aber auch um die Verbesserung der Energieeffizienz. Ein Beispiel: Wir könnten heute schon 20 Prozent der 15 Millionen Tonnen Erdöl, die in der chemischen Industrie in Deutschland eingesetzt werden, durch nachwachsende Rohstoffe ersetzen.

**Die Welt:** Die Grünen fordern auch, dass Erdöl langfristig ganz durch nachwachsende Rohstoffe abgelöst werden soll. Ist das realistisch?

**Trittin:** Jedenfalls ist der Ansatz richtig. Bislang ist vorgesehen, bis zum Jahr 2015 5,75 Prozent unseres Treibstoffes durch nachwachsende Rohstoffe zu produzieren. Ich glaube, dass bis 2020 sogar ein Anteil von 20 Prozent zu schaffen ist. Allerdings ist das keine rein nationale Strategie. Wir werden aus ökologischen, aber auch aus Kapazitätsgründen nicht genügend Biomasse auf deutscher Fläche produzieren können. Deswegen wird es notwendig sein, die steuerliche Privilegierung von nachwachsenden Rohstoffen, die wir bisher auf die EU beschränkt haben, auch für die Länder der Dritten Welt zu öffnen.

**Die Welt:** Schafft die alternative Energiewirtschaft auch neue Jobs?

**Trittin:** Die Energiewende ist eine Jobmaschine. Im Bereich der Stromerzeugung haben wir durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz in fünf Jahren 50000 bis 60000 neue Jobs geschaffen. Heute arbeiten 120000 Menschen in dieser Branche. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen. Gerade im ländlichen Raum hat der Einsatz von Biomasse für die Produktion von Strom und Treibstoffen größte

Wachstumschancen. Wir werden in diesem Bereich Wachstumsraten haben, die denen der Windenergie in den vergangenen Jahren entsprechen. Die Windenergie ist heute die stärkste Säule bei den erneuerbaren Energien.

[...]

**Die Welt:** Demnächst wird in Europa auch der Handel mit Emissionsrechten für Kohlendioxid beginnen. Der BDI hält die Belastungen vor allem für mittelständische Unternehmen für zu hoch.

**Trittin:** Zunächst einmal sorgt der Emissionshandel für eine Entlastung der Unternehmen beim Klimaschutz. Die geschätzten Einsparungen für die deutsche Wirtschaft insgesamt liegen in dreistelliger Millionenhöhe. Wir wollen mit dem Emissionshandel bis 2012 zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> in Industrie und Energiewirtschaft einsparen. Die Selbstverpflichtung der Wirtschaft geht noch sehr viel weiter. Sie hat zugesagt, bis 2010 35 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einzusparen.

**Die Welt:** Sie haben die Ausdehnung des Emissionshandels auf den Flugverkehr ins Gespräch gebracht. Wann ist das vorstellbar?

**Trittin:** Die Bundesregierung hat sich schon mehrfach auf europäischer Ebene dafür eingesetzt, die Subventionierung des Flugverkehrs sowohl bei der Mehrwertsteuer als auch bei der Kerosinsteuer zu beenden. Wenn innerhalb der EU bei dieser Frage nicht das Einstimmigkeitsprinzip gelten würde, dann wäre das schon lange durch. Die Briten haben nun vorgeschlagen, den Flugverkehr in das System des Emissionshandels mit einzubeziehen. Grundsätzlich bin ich dafür, dass auch der Flugverkehr einen Beitrag zum Klimaschutz liefert. Wir werden aber zunächst einmal die erste Phase des Emissionshandels abwarten. 2006 brauchen wir ein Gesetz für die zweite Handelsperiode. Dann kann man auch bewerten, ob sich die Idee der Briten umsetzen lässt.

**Die Welt:** Im Frühjahr geht Deutschlands ältester Atommeiler Obrigheim vom Netz. Ein Freudentag für Sie?

**Trittin:** Damit wird sichtbar, dass der Atomausstieg in diesem Lande Schritt für Schritt voran-

kommt. Die Reststrommenge, die laut Ausstiegskonsens in den deutschen AKWs noch produziert werden darf, ist heute bereits zu einem Drittel abgearbeitet. Zum 1. Juli werden die Transporte in die Wiederaufbereitungsanlage nach La Hague eingestellt. Ich freue mich, dass nach Angaben der Betreiber statt der ursprünglich nach dem Atomkonsens geplanten 450 Transporte nach La Hague gerade noch 300 zustande gekommen sind.

### ***"Die Ökosteuer ist erfolgreich": SPD-Fraktionsvize Müller widerspricht Wirtschaftsminister Clement***

[Jörg Michel, Berliner Zeitung, 02.12.04] Interview mit Michael Müller über Ökosteuer, weitere Schritte und die Jobmaschine Ökologische Modernisierung.

**BZ:** Herr Müller, im Wirtschaftsbericht von Wolfgang Clement heißt es: Umwelt- und Verbraucherschutz müssen hinter wirtschaftlichen Belangen zurücktreten. Stimmen Sie zu?

**Müller:** Nein. Ich teile das so nicht, es kam auch verkürzt rüber. Ich sehe keinen solchen Gegensatz. Es gibt keine moderne Umweltpolitik, die neben dem Eigenwert Natur nicht auch die Notwendigkeit von Effizienzsteigerungen anerkennt. Ökonomie und Ökologie müssen miteinander verbunden werden. Eine moderne Wirtschaftspolitik kommt nicht ohne ökologische Innovationen aus. Ökologische Modernisierung ist auch bei hoher Arbeitslosigkeit kein Luxusthema. Sie ist eine Jobmaschine, weil sie wichtige Zukunftsfelder erschließt. Ich wünsche mir, dass dies nicht immer klein geredet wird.

**BZ:** In Ihrer Partei und vielen Ministerien hört man das aber selten.

**Müller:** Es ist richtig, dass dort durch die alltäglichen Entscheidungszwänge kurzfristige Überlegungen oftmals überwiegen. Wenn wir Innovationen fördern - und das wollen wir ja - dann haben wir im weltweiten Wettbewerb nur eine Chance, wenn wir ökologische Technologien fördern. Ich denke zum Beispiel an effiziente Kraftwerke, Energiesparautos, das Sieben-Liter-Haus oder

Produkte, die sich durch Langlebigkeit auszeichnen.

**BZ:** Angesichts von fast fünf Millionen Arbeitslosen ist eine solche Botschaft aber nur schwer zu verkaufen.

**Müller:** Sicher. Mir macht große Sorgen, dass immer mehr Wirtschaftsvertreter behaupten, dass das Jahrzehnt der Ökologie nun vorbei sei.

**BZ:** Ist es das etwa nicht?

**Müller:** Nein. Das Jahrzehnt der Ökologie beginnt erst. Aber es fehlt immer wieder der Mut und Wille, das Richtige zu tun. Die heraufziehende Gefahr einer Klimakatastrophe und die absehbaren Verteilungskonflikte um knapper werdende Rohstoffe machen die ökologische Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft zur wichtigsten Aufgabe unserer Zeit. Das sollten wir im Auge behalten. Man braucht Pionierländer, wir könnten eines der wichtigsten sein.

**BZ:** Welche Maßnahmen sind nötig?

**Müller:** Wir müssen die Energiewende konsequent fortführen. Neben der Förderung erneuerbarer Energien müssen wir noch stärker in effiziente Kraftwerke und Technologien zur Vermeidung hohen Energieverbrauchs investieren. Wir brauchen mehr Mittel, um Altbauten so zu sanieren, damit dort Energie gespart werden kann. Wir müssen in Wiederverwertung investieren, um so die Materialkosten für die Wirtschaft zu senken. Viele grenzen die Standortproblematik immer nur auf die angeblich zu hohen Personalkosten ein. Die machen aber nur 22 Prozent der Kostenbelastung der Industrie aus. 72 Prozent der Kosten entstehen durch übermäßigen Material- und Energieeinsatz. Es ist nicht innovativ, wenn man zuerst über die Entlassung von Arbeitnehmern nachdenkt, ohne die Chancen zu begreifen, die in der ökologischen Modernisierung stecken.

**BZ:** Denken Sie auch über eine Erhöhung der Ökosteuer nach?

**Müller:** Die Ökosteuer ist erfolgreich. Wir benötigen weniger Kraftstoff, stoßen weniger Treib-

hausgase aus und reduzieren die Rentenbeiträge. Eine weitere Erhöhung der Sätze halte ich angesichts der Energiepreise aber für unrealistisch. Wir müssen aber schon wegen der Auflagen der EU über die Ausnahmen nachdenken, auch über eine Neuordnung der Kraftfahrzeug- und Dieselsteuer. Ökologisch umweltschädliche Subventionen wie die Eigenheimzulage, die Steuerbefreiung von Kerosin oder die Mehrwertsteuerbefreiung für Flüge gehören auf den Prüfstand.

**BZ:** Ihre Bilanz ist aber nicht rosig: Die Klimaziele werden aufgeweicht, das Fluglärmsgesetz kommt nicht.

**Müller:** Das stimmt so nicht. SPD und Grüne bekennen sich zum Ziel, Kohlendioxid bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Wir müssen allerdings darauf achten, dass Europa insgesamt mitzieht. Auch zum Fluglärmsgesetz gibt es Eckpunkte der Fraktionen. Ich hoffe, dass die Bundesregierung mitzieht.

**BZ:** Sieht Ihr Parteifreund Wolfgang Clement das alles auch so?

**Müller:** Wir arbeiten derzeit an einem gemeinsamen Papier für die SPD-Programmkommission. Darin enthalten ist ein sehr nachdrückliches Votum für eine Ökologisierung der Wirtschaftspolitik.

### ***Abfall und Abwasser: Experte fordert neue Abgaben***

[T-Online, 15.01.2005] Kommen bald weitere Lasten auf die Bürger zu? Der Umweltexperte Michael Müller will im Zuge einer ökologischen Steuerreform neuartige Abgaben für Abfall und Abwasser einführen. Der SPD-Politiker sagte der "Neuen Osnabrücker Zeitung", die Ökosteuer mache nur Sinn bei Energie, Abfall und Abwasser.

#### **Abgabe je nach Umweltschädlichkeit**

"Bei Energie haben wir die Ökosteuer bereits. Sie muss nur in wenigen Punkten korrigiert werden", so Müller. Der stellvertretende SPD-Fraktionschef plädierte "zudem für eine Abfallabgabe, die nach der Umweltverträglichkeit differenziert wird. Das bedeutet natürlich die Abschaffung, zumindest

aber die Umwandlung des Grünen Punkts". "Mit einer Abwasserabgabe könnten wir zudem die sehr unterschiedlichen Regelungen auf Länderebene vereinheitlichen. Da müssten allerdings die Bundesländer mitziehen."

### **PKW-Maut gefordert**

Müller forderte zugleich eine PKW-Maut. Wenn im Gegenzug die KFZ- und Mineralölsteuern geringer ausfielen, führe dies nicht zu einer stärkeren Belastung von Bürgern und Unternehmen. Die

Kosten für deutsche Autofahrer könnten sogar gesenkt werden, weil alle ausländischen PKW-Fahrer ebenfalls die Maut zahlen müssten.

### **Bahn billiger, Flüge teurer machen**

Nach Worten Müllers ist sich die SPD mit dem grünen Koalitionspartner weitgehend darin einig, Bahnfahrten billiger und Fliegen teurer zu machen. Eine Mehrwert- und Kerosinsteuer für Flüge lasse sich aber nur europaweit regeln, fügte der Umweltexperte hinzu.

## **5. KEROSINSTEUER**

### ***Stolpe schlägt Steuer auf Flugbenzin vor***

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

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

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

### **Ferienflugzeuge am Himmel: Dem Staat entgegen angeblich 373 Millionen Euro im Jahr**

Allerdings gilt die Einführung einer Kerosinsteuer als unpopulär und schwierig. Bundeskanzler Gerhard Schröder soll – aus Angst vor Protest der Airlines – bisher bewusst auf ein solches Reform-

projekt verzichtet haben. Eine Verteuerung der Flugtickets wäre eine wahrscheinliche Folge der Kerosinsteuer.

Seit Jahresanfang gibt es zwar eine Richtlinie der EU, die die Erhebung einer Steuer erlaubt - sie gilt indes nur für Inlandsflüge. Bei Flügen zwischen verschiedenen EU-Ländern müssten die betroffenen Nationen zuvor bilaterale Abkommen schließen, um die Erhebung einer ähnlichen Steuer zu erlauben. Jenseits der EU-Grenzen ist die Einführung einer Kerosinsteuer derzeit nicht möglich – sie wird durch Luftverkehrsabkommen verhindert.

Zuletzt hatte sich die Bundesregierung im Sommer zum Thema Kerosinsteuer geäußert. Damals sagte Finanzstaatssekretärin Barbara Hendricks, die Bundesregierung plane derzeit nicht, eine solche Abgabe einzuführen. Hendricks sagte aber auch, die Steuerbefreiung sei eine Subvention für die Fluglinien, die den Staat pro Jahr 373 Millionen Euro koste.

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

### ***Kerosinsteuer ist ökologisch sinnvoll / Bundesfinanzminister Eichel muss handeln***

[BUND-Pressemitteilung, 01.12.2004] Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hat den Plan von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe zur Einführung einer Kerosinsteuer begrüßt. Finanzminister Eichel müsse sich diesem Vorhaben jetzt anschließen.

"Die Steuersubventionen für die klimaschädlichen Billigflieger ruinieren die Bahn. Es ist höchste Zeit, dass die Bundesregierung für Steuergerechtigkeit über den Wolken sorgt", sagte BUND-Bundesgeschäftsführer Gerhard Timm.

Die EU-Energiesteuerrichtlinie ermögliche seit Anfang 2004 die Erhebung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflüge. Manfred Stolpe müsse nun die Luftverkehrsabkommen mit den Nachbarstaaten neu verhandeln, damit die Kerosinsteuer künftig auch auf grenzüberschreitende Verbindungen erhoben werden könne. Auch die Niederlande wolle 2005 eine Kerosinsteuer einführen.

Seit einigen Wochen können Bahnkunden im Internet gegen die steuerliche Benachteiligung der Bahn gegenüber Fluglinien protestieren. Auf einem der Einkommenssteuererklärung ähnlichen BUND-Formular können sie den Steuervorteil der Fluggesellschaften errechnen. Danach wird an Bundesfinanzminister Hans Eichel eine Aufforderung geschickt, den entsprechenden Betrag rückerstatten oder – als Alternative – eine Kerosinsteuer einzuführen.

Timm: "Die Bahn zahlt für ihren Energiebedarf Steuern - die Fluggesellschaften zahlen sie bisher nicht. Auf Kosten der Umwelt wird so ausgerechnet das klimaschädlichste Verkehrsmittel subventioniert. Dem Vorstoß von Bundesverkehrsminister Stolpe muss jetzt Finanzminister Eichel folgen: Er darf nicht länger zusehen wie Billigflieger die Bahn kaputt machen."

Sämtliche Klimaschutzmaßnahmen der internationalen Gemeinschaft würden unterlaufen, wenn es nicht gelänge, dem Flugverkehr seine tatsächlichen ökologischen Kosten zu übertragen. Die Kerosinsteuer sei dabei ein erster Schritt.

Die Aktion und ein BUND-Hintergrundpapier: <http://www.oeko-steuer.de>

### ***Bundesregierung dementiert Pläne für Kerosinsteuer***

[Süddeutsche Zeitung, 01.12.2004] Die Bundesregierung hat Spekulationen über die Einführung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflüge zurückgewiesen. Ein entsprechender Zeitungsbericht sei "verkürzt und damit falsch". Bereits im Juni war die Diskussion darüber entbrannt, ob das Steuerprivileg bei Flugbenzin die Billigflieger unge rechtfertigt begünstigt.

Es gebe „keine Pläne“ das Flugbenzin, so wie berichtet zu versteuern, sagte ein Sprecher von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) am 1. Dezember 2004 in Berlin.

Ein Bericht der *Financial Times Deutschland* unter der Überschrift „Stolpe plant Steuer auf Flugbenzin“ sei „verkürzt und damit falsch“.

### ***"Einen nationalen Alleingang lehnen wir ab"***

Die Zeitung hatte den Minister mit den Worten zitiert: „Neben der Lkw-Maut wird die geplante Einführung der Kerosinsteuer die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn verbessern.“ Die Bundesregierung sei „wie schon ihre Vorgängerin“ für eine Kerosinbesteuerung im europäischen Rahmen, sagte der Sprecher. "Einen nationalen Alleingang lehnen wir ab", erläuterte der Sprecher.

Bahn- und Umweltverbände drängten unterdessen auf die baldige Einführung einer Kerosinsteuer. „Es ist höchste Zeit, dass die Bundesregierung für Steuergerechtigkeit über den Wolken sorgt“, erklärte der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND). „Die Steuersubventionen für klimaschädliche Billigflieger ruinieren die Bahn.“

Auch die Bahn-Lobby "Allianz pro Schiene" untermauerte ihre Forderung, die „deutliche Benachteiligung der Schiene gegenüber dem Flugverkehr zu beseitigen“. Die Deutsche Bahn erklärte, die Wettbewerbsverzerrungen hätten bereits zu einer beträchtlichen Verlagerung von der Schiene auf die Luftfahrt geführt.

### ***Schlechtes Klima***

[taz, 02.12.2004] Koalitionsfraktionen fordern neue "konkrete" Pläne zum Klimaschutz. Derweil dementiert Stolpe die Kerosinsteuer.

Anspruch und Wirklichkeit klaffen oft auseinander.



der. Am 16.02.2005 wird das Kioto-Protokoll offiziell in Kraft treten. Dies nimmt die Regierung heute zum Anlass für eine Regierungserklärung im Bundestag. Sie wird sich als Vorreiter feiern. Von neuen Schritten für Klimaschutz kann aber keine Rede sein: Das Verkehrsministerium dementierte gestern eine Aussage Manfred Stolpes gegenüber der *Financial Times Deutschland*, er plane eine Kerosinsteuer. Ein Missverständnis, hieß es, Stolpe sei im Vorbeigehen gefragt worden, schob sein Sprecher zur Erklärung nach.

Vor dem Dementi hatte der Grünen-Fraktionsvize Reinhard Loske bereits gejubelt, "wir unterstützen Stolpe", und der für Umwelt zuständige SPD-Fraktionsvize Michael Müller - wissend um die Widerstände in seiner Partei - erklärt, dies sei "kein Alleingang Stolpes". Stolpes Aussage war Regierungskreisen zufolge nicht mal im eigenen Haus abgestimmt; weder das Kanzleramt noch das Finanzministerium finden derzeit Gefallen an Debatten um höhere Steuern.

Dabei geht es eigentlich um den Abbau von Subventionen: Während Lufthansa, KLM oder Ryan Air keinen Steuercent auf Kerosin zahlen, werden dem Autofahrer an der Tankstelle 65 Cent pro Liter Benzin berechnet - und auch die Bahn wird zur Kasse gebeten.

Grüne wie der Umweltminister Jürgen Trittin fordern schon lange die Kerosinsteuer. Aus den Jetdüsen wird viel mehr klimaschädliches Kohlendioxid geblasen als aus dem Autoauspuff. Doch lässt sich mit dem Wirtschaftsflügel der SPD zurzeit ohnehin nicht viel Klimaschutz machen. Ein Antrag zum Klimaschutz, den die Koalition heute beschließen will, drängt die Regierung zwar dazu, das nationale Klimaschutzprogramm "zügig" fortzuschreiben, um welche Maßnahmen es gehen soll, lässt der Antrag indes offen. "

### ***Trittin will Vorteile für Flug- und Schiffsverkehr abbauen***

[*Kölnische Rundschau*, 02.12.2004] Trotz des vorläufigen Verzichts auf eine Kerosinsteuer will die Bundesregierung den Flugverkehr ebenso wie den Schiffsverkehr zum Abbau von Abgasen und Schadstoffen zwingen. Das kündigte Bundesumweltminister Jürgen Trittin (Grüne) im Bundestag

in einer Regierungserklärung zur Klimaschutzpolitik und zum Kioto-Protokoll an.

Redner der Koalition nannten es "einen Skandal", dass beide Branchen bisher nicht in die weltweite Strategie zum Abbau der Treibhausgase einbezogen seien. Durch neue Maßnahmen vorangebracht werden soll auch das Energiesparen in Gebäuden. Koalition und Opposition forderten die Bundesregierung auf, in einem nationalen Klimaschutzprogramm Einzelvorhaben zu konkretisieren.

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) hatte am Vortag klar gestellt, dass die in der rot-grünen Koalition geplante Kerosinsteuer EU-weit vorerst nicht machbar sei. Dagegen setzt sein Haus nun eher auf eine "flugstreckenbezogene" Abgas-Abgabe für Flugzeuge. Auch die EU-Kommission sei interessiert. Zudem wird über emissionsabhängige Landegebühren nachgedacht.

Die Ratifizierung des Kioto-Protokolls sei "ein Durchbruch für den internationalen Klimaschutz", sagte Trittin anlässlich der am Montag beginnenden Klimakonferenz in der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires. Das durch den Moskauer Beitritt ermöglichte In-Kraft-Treten dieser Vereinbarung zum Abbau der Treibhausgase am 16. Februar 2005 sei ein Signal, dass die Staatengemeinschaft den Klimawandel verstanden habe. "Wir müssen weg vom Öl", erläuterte Trittin seine Strategie.

Es sei ein Unding, dass die Abgase von Flugzeugen und Schiffen von den Klimaverpflichtungen bislang ausgenommen und sogar subventioniert seien. Flüge für 10 bis 30 Euro zeigten dies. "Hier hätte die (Welthandels-Organisation) WTO längst handeln müssen", sagte Hermann Scheer (SPD). Grünen-Fraktionsvize Reinhard Loske erklärte: "Wir können es uns nicht mehr leisten, den Luftverkehr aus dem Klimaschutz herauszuhalten. Da muss was passieren."

Bis 2012 müssen die Industrieländer zusammen 5 Prozent Treibhausgase auf der Basis von 1990 abbauen, Deutschland 21 Prozent. Die Kohlendioxid-Last will Trittin bis 2020 um 40 Prozent senken, sofern die EU um 30 Prozent heruntergeht. SPD-Fraktionsvize Michael Müller richtete an alle Parteien die Forderung, den Klimaschutz angesichts der globalen Erwärmung mit schmilzenden Polen und Hochwasser nicht nur als Fachpolitik

abzutun, sondern die Beschleunigung des Prozesses zu begreifen. Mehr als die Hälfte der Umweltzerstörung sei in den vergangenen 20 Jahren aufgetreten.

### ***EU-Kommissar will Emissionshandel für Airlines***

[Reuters, 05.12.2005] EU-Umweltkommissar Stavros Dimas will die Fluggesellschaften nach einem Bericht des Magazins "Focus" in den europaweiten Handel mit Verschmutzungsrechten einbeziehen.

Eine entsprechende gesetzliche Initiative plane Dimas für das kommende Jahr, berichtete das Magazin am Sonntag. Als Folge könne der Klimaschutz die Fluggesellschaften schon bald mehr Geld kosten. Einflussreiche Abgeordnete des Europaparlaments stünden hinter dem Vorschlag. "Diese marktwirtschaftliche Lösung macht mehr Sinn als eine Kerosinsteuer", zitierte das Blatt den Vorsitzenden des Europa-Umweltausschusses, Karl-Heinz Florenz (CDU). Niemand könne der Bevölkerung vermitteln, dass Preise für Bahnfahrkarten Energiesteuern enthielten, Flugtickets davon aber befreit seien.

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) hatte vorige Woche noch einmal die Haltung der Bundesregierung bekräftigt, die sich in Brüssel für die europaweite Einführung der Besteuerung von Flugbenzin einsetzen will.

Für die Industrie soll der Emissionshandel mit Verschmutzungsrechten beim Ausstoß von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) im Januar starten. Auf Grundlage des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der vergangenen Jahre wird den Unternehmen eine bestimmte Menge an Verschmutzungsrechten zugeteilt. Wenn sie mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen wollen, müssen sie Zertifikate hinzu kaufen oder den Schadstoffausstoß durch neue Techniken senken. Um den Klimaschutz zu stärken, wird die zur Verfügung stehende Gesamtmenge an CO<sub>2</sub>-Ausstoß begrenzt und schrittweise verringert.

### ***Trittin für Klimaschutz beim Flugverkehr***

[vistaverde.de, 15.12.2004] Umweltminister Trittin hat eine Ausweitung des Emissionshandels auf den Flugverkehr ins Gespräch gebracht. Er wirbt auf der Klimakonferenz in Buenos Aires auch für eine Verschärfung des Kioto-Protokolls.

Auf Flugpassagiere kommen nach neuen Überlegungen von Bundesumweltminister Jürgen Trittin womöglich weitere Belastungen zu. Beim Klimaschutz sei der Flugverkehr "bisher ganz außen vor geblieben", erklärte Trittin (Grüne) in einem Interview der Wochenzeitung "Die Zeit". Er denke deshalb darüber nach, den Flugverkehr in den Emissionshandel einzubeziehen.

Medienberichten zufolge plant EU-Umweltkommissar Stavros Dimas für 2005 eine gesetzliche Initiative, um Fluggesellschaften in den europaweiten Handel mit Verschmutzungsrechten einzubeziehen. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hatte kürzlich die Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr gefordert.

Trittin sprach sich in der "Zeit" gegen eine weitere Erhöhung der Ökosteuer aus. Er erwarte davon keinen zusätzlichen ökologischen Effekt, "weitere Ökosteuerschritte würden vollkommen von der Rohölpreisentwicklung überlagert". Öl werde tendenziell teurer, dieses Signal komme bei den Autofahrern an. In diesem Jahr würden wahrscheinlich erstmals mehr sparsame Diesel- als Benzinfahrzeuge neu zugelassen. "Worüber ich nicht unfroh bin", sagt Trittin.

Das Kioto-Protokoll zum Klimaschutz müsse "dringend verschärft werden", erklärt der Minister, der zur Zeit an der Klimakonferenz in Buenos Aires teilnimmt, weiter. "Auch die Emissionen von Schwellenländern dürfen nicht unbegrenzt wachsen. Ich setze da auf Kooperation und ökonomische Vernunft."

<http://www.vistaverde.de/news>

### ***Bahnfahren billiger und Fliegen teurer?***

*[Friedbert Meurer, Deutschlandfunk, 15.01.2005]*

Interview mit Michael Müller, SPD-Umweltexperte.

**Meurer:** Zu dem Thema, das vor allem die Grünen in dieser Woche bewegt hat, nämlich "Weg vom Öl", so lautet ein Papier: Die Grünen fordern zwar nicht, dass im Moment die Ökosteuer angehoben werden soll, aber das Bahn fahren soll billiger werden, zum Beispiel, und Flüge sollen teurer werden. Unterstützen Sie als Umweltpolitiker der SPD die Kollegen von den Grünen?

**Müller:** Unabhängig davon, dass die Strategie "Weg vom Öl" sehr viel älter ist - ich bin beispielsweise in der Umweltbewegung sehr viel länger als die Grünen. Es war insbesondere eine Forderung, seit die Grünen überhaupt existieren, es war eine Strategie, die in den Siebzigerjahren beispielsweise in meiner Partei sehr viele Kongresse, Tagungen hervorgerufen hat, mit denen ich auch viel verknüpft hatte.

**Meurer:** Aber jetzt wird die SPD ja an dem gemessen, was sie heute tut.

**Müller:** Ja klar, und wir haben auch eine ganze Menge Strategien in den letzten Jahren zu dem Thema entwickelt. Es gibt aber einen Unterschied. Der Unterschied ist, dass wir dieses Thema nicht alleine mit der Frage einer Ökosteuer verbinden, sondern sehr viel stärker mit technologischen Innovationen. Sie wissen, dass wir im letzten Jahr das Thema Innovationen versucht haben, nach vorne zu rücken und ein zentraler Teil dieser Innovationen muss das ganze Thema Neuordnung der Energieversorgung sein. Ich will nur einen Punkt nennen: So sehr ich es für richtig finde, dass man eine Ökosteuer fortentwickelt, dass man in der Frage des Subventionsabbaus bei umweltschädlichen Abschreibungen, Steuern, et cetera, weiter voran kommt, dass man auch Anreizsysteme verbessert, glaube ich, der entscheidende Punkt ist, dass man das heute sehr viel stärker auch in einem sozialen Zusammenhang und in einem ökonomischen Zusammenhang stellt. Die Zeit, dass man Ökosteuer isoliert diskutiert hat, sollte eigentlich vorbei sein. Und hier wird auch unser Schwerpunkt sein. Ich halte es für richtig, dass man die Chancenungleichheit zwischen den

Verkehrsträgern beseitigt und bei dem Thema Flugbenzin, das betrifft also in erster Linie die Bahn, und beim Thema Flugbenzin kann ich nur sagen, dass Hans Eichel sehr intensiv auf der EU-Ebene verhandelt, um eine gemeinsame Lösung hinzukriegen. Beim Thema Kerosinsteuer gibt es den einvernehmlichen Beschluss aller Parteien im Bundestag, dass da was verändert werden muss.

**Meurer:** Und die Mehrwertsteuer für Flüge, ist das nicht alleine national zu regeln?

**Müller:** In bestimmten Bereichen, ja, aber Sie werden danach natürlich erhebliche Differenzen bekommen, weil es natürlich möglicherweise andere Anbieter gibt. Aber auch dies steht in einem Zusammenhang mit der Gesamtlösung. Da sind wir dran und ich glaube auch, dass wir einer Lösung im Rahmen dieses Jahres hinkriegen werden.

**Meurer:** Bahnfahrten billiger zu machen wäre auch sozial. Halber Mehrwertsteuersatz bedeutet, wenn ich richtig rechne, sogar neun Prozent billigere Bahnkarten. Sind Sie dafür, für den halben Mehrwertsteuersatz? Soll der noch in dieser Legislaturperiode kommen?

**Müller:** Ja, wir sind da alle dafür, denn es ist ja auch ein Teil der Koalitionsvereinbarung, und die haben wir bewusst geschlossen. Die Frage ist die Finanzierung. Und da muss man an einem Konzept arbeiten. Die Forderung alleine zu erheben, das ist ja noch keine Lösung.

**Meurer:** Die Grünen sagen, wir finanzieren mit der höheren Mehrwertsteuer die Auslandsflüge.

**Müller:** Ja, da ist dann wiederum die europäische Regelung dran. Sie haben ja selbst gesagt, dass die Mehrwertsteuer national geregelt werden muss, aber die Kerosinfrage, die muss europäisch geregelt werden. Ich weiß von Hans Eichel, dass er da verhandelt, aber Schwierigkeiten wohl mit zwei Länder hat, wo insbesondere also die nationalen Flugesellschaften ihren Einfluss wahrnehmen, um zu blockieren.

**Meurer:** Das klingt dann doch so, dass es in dieser Legislaturperiode nicht mehr den halben Mehrwertsteuersatz geben wird.

**Müller:** Das glaube ich nicht, denn, wie gesagt, das waren früher sehr viel mehr Länder, die dagegen waren. Der Widerstand ist schon deutlich geringer geworden.

## 6. MAUT

### **LKW-Maut**

#### ***begünstigt Verkehrsverlagerung.***

#### ***Weiterentwicklung der Maut erforderlich***

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

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

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

Nach Ansicht des BUND sollten die Einnahmen aus der LKW-Maut für die Modernisierung des Schienennetzes sowie für den Erhalt der Straßen eingesetzt werden. Eine Zweckbindung der Maut allein zu Gunsten des Straßenbaus, wie von CDU/CSU und FDP gefordert, lehnt der BUND ab. Damit würde die erforderliche Modernisierung des Schienennetzes verhindert und die beabsichtigte Verlagerung von Gütertransporten auf die Bahn unterlaufen.

#### ***ADAC erwartet Staus zum Mautstart***

[ddp, 30.12.04] Der ADAC, Europas größter Autoclub, rechnet wegen der Lkw-Maut zum Jahresbeginn mit Staus auf den deutschen Autobahnen. Vor allem ausländische Trucker werden in der

Anfangszeit sicherlich Verständigungsprobleme haben, sagte ADAC-Sprecher Jürgen Albrecht am Donnerstag im Südwestrundfunk (SWR). Bislang seien nur in knapp 300 000 Lkw die elektronischen Erfassungsgeräte installiert. Alle anderen Lkw-Fahrer müssen entweder im Internet oder an einem der Terminals in Raststätten, Tankstellen, an Autobahnanschlüssen oder an der Grenze ihr Ticket erwerben.

Der ADAC baue auf die Zusage der Bundesregierung, wonach eine Maut für Pkw nicht geplant sei, sagte Albrecht weiter. Abgesehen von technischen Problemen sei die Situation auch völlig anders. Während ausländische Lkw wegen ihrer riesigen Kraftstofftanks nicht in der Bundesrepublik nachtanken müssten und daher keine nennenswerten Beiträge zur Deckung der Kosten in der Verkehrsinfrastruktur leisteten, müsse ein Großteil der ausländischen Pkw an deutschen Tankstellen nachfüllen. Über die Mineralölsteuer würden sie bei etwa 50 Liter Tankfüllung nach einschlägigen Wegekostenrechnungen 41,00 Euro einbringen. Einen Ersatz für die drei Pkw-Steuern (Kfz-, Mineralöl- und Ökosteuern) durch ein allgemeines Mautsystem lehnt Albrecht rundweg ab.

#### ***Maut-Start in Deutschland***

[Spiegel Online, 03.01.2005] Große Staus gab es nicht, und Verkehrsminister Stolpe jubiliert: "Die erste Etappe haben wir gewonnen." Der mehrfach verschobene Start der Lkw-Maut ist ohne größere Probleme geglückt. Fuhrunternehmer aber kritisieren die Erfassungsterminals als praxisfern - und vor allem ausländische Fahrer versuchten, die Gebühren zu prellen.

Nach einer Serie von Pannen war der Verkehrsminister heute ausnahmsweise ganz in seinem Element. Manfred Stolpe gab Interviews im Radio und Fernsehen, Manfred Stolpe besuchte ein Callcenter des Maut-Konsortiums Toll Collect bei Potsdam und begutachtete die neue Erfassungstechnik. Manfred Stolpe ließ sich im Dienstwagen zum Berliner Autobahnring kutschieren und sah dort wohl wollend zu, wie Beamte des Bundesamtes für Güterverkehr vermeintliche Mautpreller

mit Kellen aus dem fließenden Verkehr an den Autobahnrand winkten.

Stets sagte der Minister das eine: Alle Kritiker, die immer noch von Problemen sprächen, suchten doch nur das Haar in der Suppe. Für Stolpe steht nach zwei blamablen Verschiebungen des Maut-Starts endlich fest: "Die erste Etappe haben wir gewonnen."

Der Minister sagte aber auch: Erst in 100 Tagen werde man den Erfolg der Maut-Einführung realistisch beurteilen können - noch ist es zu früh. Die eigentliche Belastungsprobe steht erst ab der kommenden Woche bevor. Das Speditionsgewerbe rechnet dann wieder mit einem deutlichen Anstieg des Lkw-Verkehrs auf den deutschen Autobahnen. Bei den Unternehmen wird die Produktion dann nach der Weihnachtspause wieder voll anlaufen.

### **Fast jeder Zehnte machte Fehler oder schummelte**

Polizei und Grenzschutz meldeten im Verlauf des Montags denn auch bundesweit eher ruhigen Verkehr. An den Grenzübergängen zu Polen, Tschechien, Österreich, der Schweiz, Frankreich, Belgien, Luxemburg, den Niederlanden oder Dänemark habe es kaum Probleme durch Lkw-Fahrer gegeben, die sich an Terminals an Grenzübergängen oder auf Raststätten in das Mautsystem einbuchen mussten, hieß es.

Die Quote der Lkw-Fahrer, die keine Mautgebühren entrichtet haben, liegt nach Angaben des für die Überwachung zuständigen Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) derzeit bei etwa acht bis neun Prozent. Etwa 1200 von 13.950 kontrollierten Lkw-Fahrern waren ohne gültiges Maut-Ticket erwischt worden. Der größte Teil wurde über die Mautbrücken festgestellt, die übrigen etwa 320 Lkw-Fahrer wurden von mobilen BAG-Kontrolleuren auf die nächstliegenden Parkplätze gewunken.

Bei den "Mautprellern" überwogen deutlich ausländische Brummifahrer. Stolpe forderte erneut ein hartes Durchgreifen, wertete die Quote aber als niedrig. Als Strafe sind 75 Euro für den Fahrer und 150 Euro für den Fahrzeughalter fällig. Das BAG will es aber nach Aussage seines Präsidenten Ernst Vorrath in minderschweren Fällen mit

25 Euro Verwarngeld bewenden lassen. Auf nachzuzahlende Gebühren forderten die Kontrolleure Sicherheitsleistungen: 7300 Euro von Ausländern, 1300 Euro von Deutschen.

### **Schwerer Verstoß in Sachsen**

Nach Aussage des Bundesverbandes Güterverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) hat es in Sachsen einen ersten Fall gegeben, bei dem ein Spediteur von ihm beauftragte Fuhrunternehmen veranlassen wolle, ihre Wagen "abzulasten". Dazu müsste bei einem 40-Tonner ein zulässiges Gesamtgewicht von unter zwölf Tonnen in die Papiere eingetragen werden, um so die Maut zu umgehen. Das werde der Verband nicht mitmachen, sagte Hauptgeschäftsführer Karlheinz Schmidt. Schmidt drohte mit einer Verfassungsklage, falls es den Behörden nicht gelinge, die Autobahnmaut flächendeckend von nahezu allen Lastwagen zu erheben. Es gebe mit den Nachbarstaaten keinerlei Absprachen über die Verfolgung von Lkw-Halter, die nicht bezahlen, so dass die deutschen Fuhrunternehmer "die Dummen" blieben. Der ADAC wiederum geht davon aus, dass mancher Lkw künftig auf Ausweichstrecken gelenkt wird, um Mautgebühren zu sparen. Dabei könne es sich sowohl um Bundesstraßen entlang von Autobahnen als auch Abkürzungen handeln, die bisher von vielen Lastwagenfahrern eher gemieden worden seien, sagte ein ADAC-Sprecher in München. Auf dem etwa 12.000 Kilometer umfassenden deutschen Autobahnnetz sind Lkw mit einem Gesamtgewicht ab zwölf Tonnen mautpflichtig. Die Gebühr beträgt je nach Achsenzahl oder Schadstoffklasse zwischen neun und 14 Cent je Kilometer - im Mittel 12,4 Cent. Die vier Einbuchungsmöglichkeiten zur Nutzung und Bezahlung des neuen Mautsystems haben laut Toll Collect und Stolpe-Ministerium gut funktioniert.

### **Internet-Einwahl sehr teuer**

Im Zentrum steht das satellitengestützte automatische Erfassungssystem. Von diesen On Board Units (OBU) sind derzeit über 320.000 in Lkw eingebaut. Daneben gibt es zwei manuelle Einbuchungssysteme: das Internet und Terminals an Tankstellen und Raststätten. Hilfsweise gab es Angebote privater Dienstleister für eine Handy-Einwahl, was aber von Spediteuren als sehr teuer

bezeichnet wurde. Das Terminal ermöglicht den Buchungsvorgang in mehreren Schritten: Einzugeben sind unter anderem Fahrzeugnummer, Schadstoffklasse, Achsenzahl, Tag des Starts und genaue Autobahn-Auffahrt und -Abfahrt. Genau hiermit haben viele Fahrer aber Probleme - wenn sie zum Beispiel nicht genau wissen, welches nach langer Fahrt die günstigste Abfahrt zu ihrem Kunden ist und sie deshalb umbuchen müssen. In zahlreichen Seminaren haben Fuhrunternehmer und Lkw-Fahrer immer wieder gefragt: "Was ist, wenn sich ein Stau auftut und mich unterwegs zu einem Umweg zwingt, bis zur Umbuchung der zunächst gewählten Fahrstrecke aber ohne Maut etwa 20 Kilometer bis zum nächstgelegenen Terminal zu fahren sind?" Die Antwort der Toll Collect-Mitarbeiter: "Dann sind Sie Mautpreller." Angesichts dieser Probleme erhofft sich der Betreiber jetzt, dass immer mehr Firmen auf den Einbau der OBUs setzen. Dann gebe es auch keine Staus durch etwa voll besetzte Terminals.

#### **OBUs für China und die Welt**

Aber auch das derzeit verwendete OBU ist noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Nach Einführung der ersten abgespeckten Version Anfang des Jahres soll OBU II zum 1. Januar 2006 folgen. Dabei werden auch inzwischen fertig gestellte Teil-Autobahnstrecken automatisch in die OBUs eingespeist, was derzeit noch nicht möglich ist. Damit schöpft der Bund derzeit seine Einnahmefähigkeiten noch nicht voll aus. Frühestens OBU II könnte auch einen neuen Maut-Tarif enthalten, zum Beispiel die angekündigten 15 statt jetzt 12,4 Cent je Kilometer, wenn den durch Steuern belasteten Transporteuren zugleich ein EU- Harmonisierungs-Betrag von 600 Millionen Euro zurückgegeben wird. Manfred Stolpe träumt derweil schon vom Export der anfangs so hart kritisierten, satellitengestützten Technik. In China gebe es großes Interesse an dem ehrgeizigen System, ließ der Minister wissen. Auch der neue Präsident des Bundesverbandes der Industrie, Jürgen Thumann, sagte im WDR, die deutsche Maut-Technik könne ein Exportschlager werden. Den erfolgreichen Start nannte er einen "sehr, sehr guten" Tag für den Innovationsstandort Deutschland.

#### ***NABU favorisiert steuerfinanziertes Verkehrsnetz statt PKW-Maut***

*[NABU-Pressemitteilung, 10.01.2005]* Der NABU schlägt in der aktuellen Diskussion um die Ausweitung des Mautsystems auf PKW die kontinuierliche und maßvolle Erhöhung der Steuern auf Kraftstoffe vor. Die Einführung einer Kilometer unabhängigen Vignette nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten stellt für den NABU zwar ein Instrument dar, um kurzfristig die durch den Straßenverkehr entstandenen Kosten zu finanzieren und auch den Transitverkehr an den Infrastrukturkosten zu beteiligen, führt jedoch zunächst nicht zu weniger und umweltfreundlicherem Verkehr. „Eine Vignette unterscheidet nicht zwischen einem modernen 3-Liter-Lupo und einem alten Spritfresser mit ungeregeltem Katalysator“, sagte NABU-Präsident Olaf Tschimpke.

Angesichts der weltweiten Verknappung von Erdöl und der sich zuspitzenden Klimaproblematik ist es im Interesse des Ressourcenschutzes und einer Effizienzsteigerung falsch die Mineralöl- und Kfz-Steuer zu senken, um Zusatzlasten für Autofahrer auszuschließen. „Selbstverständlich muss es für Vielfahrer zu Zusatzbelastungen kommen“, sagte Tschimpke. Alles andere sei unehrlich und ergäbe vor dem Hintergrund des Ziels, Mobilität und Umweltschutz zu verbinden, auch keinen Sinn.

Der NABU-Präsident fordert, die Steuern auf Kraftstoffe im Rahmen einer Fortentwicklung der ökologischen Finanzreform auf einem kalkulierbaren Niveau weiter anzuheben. „Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass mit solchen Preissignalen der Kraftstoffverbrauch und somit der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs durch verminderte Fahrleistungen, vernünftige Fahrweise und nicht zuletzt den Anreiz zum Kauf sparsamer Autos gesenkt werden kann“, so der NABU-Präsident. Unterstützend muss auch die Kfz-Steuer eine gewichtige CO<sub>2</sub>-Komponente beinhalten oder ganz nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Fahrzeuge bemessen werden. „Am Ende muss derjenige finanzielle Vorteile haben, der ein sauberes und Sprit sparendes Fahrzeugmodell besitzt und öfter auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie Bus und Bahn umsteigt“, betonte Tschimpke.

### **Regierungspolitiker fordern höhere Lkw-Maut**

[Süddeutsche Zeitung vom 11.01.2005] Politiker der rot-grünen Regierungsfractionen haben eine Erhöhung der Lkw-Maut gefordert. "Die Lkw-Maut muss schrittweise erhöht werden. 12,4 Cent pro Kilometer sind zu wenig", sagte Grünen-Fraktionsvize Reinhard Loske der Zeitung "Die Welt".

Bei einer Vollkostenrechnung der Maut müssten mehr als 15 Cent genommen werden. Wer "Kostenklarheit in den Verkehrssystemen" wolle, müsse die Lkw-Maut in ein bis zwei Jahren heraufsetzen, sagte Loske.

Auch der Vorsitzende des Umweltausschusses im Deutschen Bundestag, Professor Ernst Ulrich von Weizsäcker (SPD), ist für eine höhere Lkw-Maut. "Die deutlich höhere Abgabe in der Schweiz führt dort zu einer massiven Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene", sagte er. Dies sei beispielhaft für Deutschland.

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Albert Schmidt, plädiert unterdessen für die Einführung einer City-Maut. "In London ist sie sehr erfolgreich. Der Bundesgesetzgeber muss dafür auch in Deutschland die gesetzlichen Voraussetzungen schaffen", sagte er.

### **Baden-Württembergs Verkehrsminister für Pkw-Maut**

[dpa, 11.01.2005] Baden-Württembergs Verkehrsminister Stefan Mappus (CDU) plädiert für eine Pkw-Maut und strebt eine führende Rolle des Landes bei der Einführung der Abgabe an. «Wir müssen im Straßenbau von einer Steuerfinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung umstellen. Jeder kann sehen, dass Autobahnen und Bundesstraßen aus dem Bundeshaushalt nicht mehr angemessen finanziert werden», sagte Mappus am Dienstag in einem dpa-Gespräch. Er werde das Thema in die Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr einbringen. Ob sich daraus eine Bundesratsinitiative entwickeln werde, lasse sich im Moment noch nicht absehen. «In jedem Fall aber muss Baden-Württemberg bei diesem Thema eine federführende Rolle spielen», betonte Mappus. Zuvor hatte sich auch der künftige Ministerpräsident, CDU-

Fraktionschef Günther Oettinger, für eine Pkw-Maut ausgesprochen.

### **PKW-Maut - Falscher Charme**

[Reinhard Loske, Gastkommentar in der FTD, 11.01.2005] Der Vorschlag einer Autobahn-Maut für Pkw klingt verlockend, viele Argumente sprechen allerdings dagegen. Das gilt nicht für eine City-Maut nach Londoner Vorbild.

Jetzt also eine allgemeine Pkw-Maut. Das wäre im Sinne ökologischer Politik doch eine vernünftige Maßnahme, hört man hier und da. Doch Vorsicht, voreilige Schlüsse könnten sich als trügerisch erweisen.

Nicht eben wenige Argumente sprechen gegen die allgemeine Einführung einer solchen Maut. Zunächst hat der Staat mit der Mineralöl- und der Ökosteuer ein wesentlich besseres Instrument zur Hand, das umweltpolitisch lenkt. Dort gilt eine einfache Regel: Wer ein verbrauchsarmes Auto fährt, zahlt für die gleiche Strecke weniger Steuern als der Besitzer eines Spritschluckers.

Wird die Kfz-Steuer in Zukunft stärker am Verbrauch und am Ausstoß von Kohlendioxid ausgerichtet, lässt sich dieser ökologische Lenkungseffekt noch deutlich verbessern. Auch der Erhebungsaufwand ist bei der Pkw-Maut ungleich höher als bei der Mineralölsteuer. Während Letztere vom Staat unmittelbar beim Tanken eingetrieben wird, bedarf es bei der Maut einer Einzelerfassung von fast 45 Millionen Fahrzeugen und Hunderten von Millionen Fahrten allein in Deutschland.

### **Datenschutzprobleme**

Es ist nachvollziehbar, dass Toll Collect hier ein ergiebiges Geschäftsfeld sieht, aber der Staat sollte seinen Aufwand doch eher in Grenzen halten. Aus der Perspektive des Datenschutzes sind die Aussichten auch nicht eben unproblematisch: Anders als bei der Lkw-Maut, wo es um die Erfassung einer Wirtschaftsaktivität im öffentlichen Interesse geht, handelt es sich bei der Pkw-Maut um die Erfassung von Milliarden individueller und oft privater Bewegungen, die jederzeit abgerufen werden können - auch von Dritten. So rückte der Überwachungsstaat wieder ein Stückchen näher.

Ordnungspolitisch wäre die generelle Einführung

einer Pkw-Maut der Einstieg in die Privatisierung des Autobahnnetzes, also der Rückzug des Staates aus der Bewirtschaftung eines öffentlichen Gutes, von dessen Nutzung bislang niemand ausgeschlossen werden kann. Das hätte weit reichende Konsequenzen, denn sicher würde die Forderung nicht lange auf sich warten lassen, parallel zur Einführung der Pkw-Maut sollten die Mineralölsteuer und die Kfz-Steuer gesenkt oder abgeschafft werden.

Die Erosion einer wichtigen Steuerbasis, die heute auch der Finanzierung anderer staatlicher Aufgaben dient, wäre programmiert. So sollte daran erinnert werden, dass die Beiträge zur Rentenversicherung ohne Einnahmen aus der Ökosteuer heute nicht bei 19,5 Prozentpunkten liegen würden, sondern bei 21,2 Punkten - also fast um ein Zehntel höher. Bei der Einführung einer Pkw-Maut würde hingegen ganz sicher die Forderung erhoben, ihr Aufkommen in den weiteren Ausbau des Straßennetzes zu stecken. Bei Abgaben gilt das sogenannte Nonaffektationsprinzip eben nicht, das dem Staat freistellt, wozu er die eingenommenen Mittel verwendet.

### **City-Maut**

Zweckbindung ist vielmehr wichtiger Bestandteil von Konzepten der Nutzerfinanzierung. Gerade letztgenanntes Argument sollten Umweltschützer bedenken, deren Einschätzung doch ist, dass das Straßennetz in Deutschland eng genug geflochten ist und keiner nennenswerten Erweiterung mehr bedarf. Worum es in den nächsten Jahrzehnten vor allem geht, ist die Pflege des vorhandenen Netzes. Sie wird teuer genug, denn schon heute ist der schlechte Zustand der Straßen vielerorts sichtbar und vor allem spürbar.

Zu trennen von der Debatte um eine allgemeine Pkw-Maut ist aber das Modell der City-Maut, wie es London seit geraumer Zeit erfolgreich praktiziert. Sie dient vor allem dem Verkehrsmanagement in der Stadt und hat das Ziel, Verkehrsspitzen zu brechen und die städtische Luftqualität zu verbessern: In verkehrsarmen Zeiten soll die Zufahrt in die Stadt billig sein, in verkehrsreichen Zeiten dagegen teuer. Dieser Ansatz ist vernünftig und für Städte mit Haupteinfallstraßen auch preisgünstig zu realisieren. Nebenbedingung ist allerdings, dass Nebenstrecken für den Durchgangs-

verkehr gesperrt werden, um unerwünschte Verlagerungseffekte zu vermeiden.

Die City-Maut lässt sich auch hervorragend mit dem Ziel der Verringerung von Feinstäuben und Schadstoffemissionen in unseren Städten verbinden. Manche Kommunen erwägen deshalb ernsthaft die Einführung dieser Maut. Man kann sie darin nur bestärken.

### **Abwarten**

Die Bewertung einer generellen Pkw-Maut fällt also aus umweltpolitischer Sicht eher kritisch aus, jedenfalls solange die externen Umweltkosten des Verkehrssystems, also Klima-, Wald- und Gesundheitsschäden, nicht in die Kostenrechnung einbezogen werden.

Und selbst diejenigen, die dem Instrument aufgeschlossen gegenüberstehen, sollten zunächst einmal die Erfahrungen abwarten, die jetzt bei der Einführung der Lkw-Maut gemacht werden. Es besteht jedenfalls kein Anlass, sich vorschnell von der effektiven steuerfinanzierten Erhebung zu verabschieden.

### ***ADAC für verbrauchsabhängige Kfz-Steuer***

[*Netzeitung*, 14.12.2004] Geht es nach den Vorstellungen des ADAC, dann soll sich die Kfz-Steuer nicht mehr nach Hubraum und Schadstoffklasse berechnen. Der Automobilclub spricht sich für eine Besteuerung nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß aus.

Der ADAC setzt sich für eine neue Berechnung der Kfz-Steuer ein. Nach Vorstellungen des Automobilclubs aus München sollen zukünftig Pkw und Motorräder ab 2006 nicht mehr nach Hubraum und nach Schadstoffklassen besteuert werden, sondern ausschließlich nach ihrem CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

### **Wenig Verbrauch, keine Steuern**

Nach dieser Regelung sollen Fahrzeuge mit einem Verbrauch von weniger als 4 Liter pro 100 Kilometer keine Steuern mehr zahlen. Im Gegensatz dazu sollen Fahrzeuge mit überdurchschnittlichem Verbrauch mit einer höheren Kfz-Steuer belegt werden. Dieselfahrzeuge, die die anspruchsvollen Rußpartikelgrenzwerte erfüllen, sollen steuerlich mit 300 bis 600 Euro gefördert werden.



«Was wir brauchen, ist eine für alle verständliche Steuer, die auch der Umwelt etwas bringt. Eine verbrauchsabhängige Kfz-Steuer bietet den Konstrukteuren neue Möglichkeiten, mit innovativen Techniken den Kraftstoffverbrauch zu senken, und den Autokäufern Anreize, auf diese Modelle umzusteigen», sagte ADAC-Vizepräsident Erhard Oehm in Berlin.

Wie der ADAC am 14. Dezember 2004 in einer Presseerklärung mitteilte, habe bereits die letzte Kfz-Steuerreform aus dem Jahr 1997 mit ihrer

emissionsorientierten Einstufung positive Auswirkungen für die Umwelt erzeugt. Bei den Ausgangsüberlegungen hatten die ADAC-Experten im Blick, dass die finanzielle Belastung für die Autofahrer insgesamt nicht höher liegen darf als beim bisherigen Steuersystem. Zugleich muss der Zuschlag auf die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw aufgrund der niedrigeren Mineralölsteuer bestehen bleiben, Oldtimer sollen weiterhin Sonderregelungen und Behinderte einen Sonderstatus genießen.

## 7. KIOTO-PROZESS

### *Heitere Aussichten*

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

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

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

Beide sahen die Klimakonferenz von Buenos Aires als historischen Moment. Zum einen trete das Kiotoprotokoll offiziell in Kraft. Zum anderen zeigten die Umweltauflagen der europäischen Handelsverträge erste Wirkung. Und zum dritten schließlich sei mit dem internationalen Handel mit Schadstofflizenzen ein regelrechtes neues Wirtschaftssystem geschaffen worden.

Und damit könne zugleich eine neuer Nord-Süd-Dialog in Gang gebracht werden, bei dem die Industriestaaten endlich das moralische Recht hät-

ten, von den rapide wachsenden Wirtschaftsmächten des Südens zu fordern, dass diese ihre Schadstoffemissionen ebenfalls eingrenzen.

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

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

### **Der Druck steigt, auch in den USA**

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

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

Kalifornien hat dieses Jahr zudem neue Auflagen für die Schadstoffemission und den Benzin-

verbrauch für Kraftfahrzeuge erlassen. Das wird dazu führen, dass auch die Autokonzerne schon bald Druck auf Washington ausüben werden, die Auflagen bundesweit zu standardisieren und auch andere schadstoffreiche Industrien zu Emissionsbegrenzungen zu zwingen.

### Europas Wirtschaft nicht unterschätzen

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

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

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

### Zehn Grad Celsius mehr

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

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

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

### ***Trittin bekräftigt deutsche Vorreiterrolle in der Klimaschutzpolitik: Startschuss zur bundesweiten Aktion "Klima sucht Schutz"***

[BMU Pressedienst, 09.12.2004] Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat die Vorreiterrolle Deutschlands in der internationalen Klimaschutzpolitik bekräftigt. "Wir wollen auf der internationalen Klimakonferenz in Buenos Aires die Weichen stellen, um die internationale Klimaschutzpolitik in den kommenden Jahren fortzuentwickeln. Deutschland wird zusammen mit den Partnern in der EU seine Führungsrolle weiterhin wahrnehmen", sagte Trittin. Vor seiner Abreise in die argentinische Hauptstadt gab Trittin den Startschuss für eine bundesweite Klimaschutzkampagne, die besonders Haushalte, Verbraucher und Hausbesitzer ansprechen soll. "Wir wollen dazu beitragen, dass die enormen Potenziale zur Einsparung von CO<sub>2</sub> im Gebäudebereich, in den privaten Haushalten und im Verkehr ausgeschöpft werden. Wir brauchen einen echten Sanierungsschub im Wohnungsbestand!"

Deutschland gehört zu den Hauptarchitekten der internationalen Klimapolitik und verfügt über eine ausgezeichnete Basis für das Inkrafttreten des Kiotoprotokolls am 16. Februar 2005. "Es muss sichergestellt werden, dass die globale Erwärmung 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten nicht übersteigt. Nur dann werden die Folgen des bereits eingetretenen Klimawandels für Mensch und Natur in einem vertretbaren Rahmen bleiben. Deshalb darf Klimaschutz darf nicht im Jahr 2012 Halt machen", mahnte Trittin. Um die Vorreiterrolle weiterhin glaubhaft wahrzunehmen, müsse Deutschland auch weiterhin mit gutem Beispiel vorangehen.

Dem wird die Bundesregierung auch mit dem neuen Nationalen Klimaschutzprogramm Rechnung tragen. Es wird vornehmlich Ziele und Maßnahmen für die Sektoren enthalten, die nicht am Emissionshandel teilnehmen: Verkehr, private Haushalte sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen. "Besonders die hohen Kohlendioxid-Emissionen des Wohnungsbestands stellen eine enorme Herausforderung dar", betonte Trittin.

Das Potenzial für energetische Gebäudesanierung

gen ist riesig. Rund drei Viertel der vorhandenen Wohnfläche, das sind rund 27 Millionen Wohnungen, sind vor Inkrafttreten der ersten Wärmeschutzverordnung im Jahr 1977 errichtet worden. "Mit einem Sanierungsschub im Gebäudebestand lösen wir zugleich eine deutliche Belebung auf dem Arbeitsmarkt aus, gerade bei der Notleidenden Bauwirtschaft sowie dem Sanitär- und Heizungsgewerbe", sagte der Bundesumweltminister.

Voraussetzung hierfür seien mehr Information und Motivation in allen Investitions- und verbrauchsrelevanten Kreisen. Das Bundesumweltministerium fördert deshalb die Kampagne "Klima sucht Schutz", die von der gemeinnützigen Gesellschaft "CO<sub>2</sub>Online" organisiert wird. "Den Erfolg der Kampagne wollen wir an zusätzlichen Investitionen in die Energieeffizienz von Gebäuden und damit dauerhaften Kohlendioxid-Minderungen messen", sagte Trittin. Im Zuge der Kampagne sollen darüber hinaus die effiziente Nutzung von Strom und der Klimaschutz im Bereich Verkehr zum Thema werden.

In den jeweiligen Themenbereichen wird die Kampagne von wichtigen Partnern aus der Wirtschaft unterstützt. Für den Gebäudebereich sind dies der Deutsche Mieterbund (DMB), der Bundesverband deutscher Wohnungsunternehmen (GdW), die Bundesvereinigung Bauwirtschaft (BVB), der Fachverband Wärmedämmverbundsysteme (WDVS) und die KfW--Foerderbank. Weitere Partner bzw. Sponsoren sind der Deutsche Städtetag, der Zentralverband Sanitär, Heizung, Klima, der Hauptverband Farbe und Gestaltung, die Deutsche Telekom AG und die Deutsche Bahn AG.

Mehr zur Klimaschutzpolitik unter:

<http://www.bmu.de>

Mehr zur Kampagne unter:

<http://www.klimasuchtschutz.de>

### ***Nicht hinter Bush verstecken – Deutschland und EU müssen Vorreiter beim Klimaschutz sein***

[BUND-Pressemitteilung, 16.12.2004]

Der BUND hat die Bundesregierung zum Abschluss des Weltklimagipfels dazu aufgefordert,

ihre Anstrengungen für mehr Klimaschutz zu verstärken. Deutschland dürfe sich nicht damit abfinden, dass derzeit keine andere Regierung bereit sei, den Klimaschutz entscheidend voranzubringen. Trotz der inzwischen auch von Russland erfolgten Ratifizierung des Kioto-Protokolls sei Resignation in die internationalen Verhandlungen eingezogen. Fast jede Regierung verstecke sich inzwischen hinter den Allianzen der verschiedenen Bremsstaaten. Damit werde dem globalen Klimaschutz schwer geschadet.

Markus Steigenberger, Teilnehmer der Klimakonferenz für den BUND und sein internationales Netzwerk Friends of the Earth: "Es ist erschreckend, wie wenig Engagement die Regierungen hier zeigen. Trotz eindeutiger wissenschaftlicher Belege, dass der Klimawandel längst begonnen hat, will kein Land mehr die Vorreiterrolle übernehmen. Auch Deutschland und die EU verstecken sich hinter Blockierern wie den USA oder den OPEC-Staaten. Die Bundesregierung muss energischer gegenüber Präsident Bush auftreten und zu Hause die Anstrengungen beim Klimaschutz verstärken."

Die Konferenz in Buenos Aires ist die letzte vor Inkrafttreten des Kioto-Klimaprotokolls am 16. Februar 2005. Es umfasst bisher 128 Mitgliedsstaaten. Darin haben sich 30 Industrieländer rechtlich verbindlich verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2012 um insgesamt fünf Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Nicht ratifiziert haben u.a. die USA, die allein für etwa ein Viertel der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich sind.

Gerhard Timm, BUND-Bundesgeschäftsführer: "Wenn der internationale Klimaschutz stockt, ist es umso wichtiger, dass einzelne Industrienationen mit gutem Beispiel vorangehen. Deutschland muss alles dafür tun, so schnell wie möglich zunächst das Ziel von minus 25 Prozent CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990 zu erreichen. Bis 2020 müssen wir mit den Klimagasen sogar mindestens 40 Prozent runter. Ökologische Finanzreformen, ein Umsteuern in der Verkehrspolitik und ehrgeizige Energiesparprogramme sind dafür die geeigneten Mittel."

## 8. UMWELTTHEMEN DEUTSCHLAND

### ***Umweltbilanz 2004: Gut gelaufen bei erneuerbaren Energien, schlecht in Sachen Atommüll. Fehlansätze bei Ökosteuer und umweltgerechter Verkehrspolitik***

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

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

Angelika Zahrt, BUND-Vorsitzende: „Neue Arbeitsplätze entstehen durch mehr - nicht durch weniger Umweltschutz. Beim Stromsparen und Wärmedämmen, bei erneuerbaren Energien, im Ökolandbau und Naturtourismus – überall gibt es ungenutzte Potentiale. Die Bundesregierung muss

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

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

### ***Sonne beschert im nächsten Jahr 13.500 Jobs***

[Nick Reimer, taz 02.12.2004] Umsatz des Photovoltaikmarktes verdoppelte sich in diesem Jahr auf 1,5 Milliarden Euro. Solarthermie wuchs dagegen nur um 10 Prozent. Solares Wärmegesetz soll Impulse geben. Unternehmensverbände der Solarwirtschaft fusionieren.

Mal eine positive Wirtschaftsgeschichte: Die deutsche Solarwirtschaft hat in diesem Jahr traumhafte Wachstumsraten erreicht. Plus 50 Prozent: Allein im Photovoltaikmarkt - also der Verstromung von Sonnenenergie - wird sich der Endkundenumsatz auf circa 1,5 Milliarden Euro erhöhen. Der Absatz der deutschen Modulhersteller konnte von monatlich 7,4 Megawatt auf 14,7 Megawatt verdoppelt werden, die Zahl der Arbeitsplätze stieg bei den Herstellern um 34 Prozent auf 2.855.

Insgesamt leben mittlerweile 17.000 Menschen

von der Solarbranche. "Allein in diesem Jahr kamen 5.000 dazu", erklärte gestern Gerhard Stry-Hipp vom Bundesverband Solarindustrie (BSi). Vom Wachstum profitiert nämlich vor allem das deutsche Handwerk: Elektrotechniker, Installateure und Dachdecker. "Mittlerweile 23 Prozent unserer Mitgliedsbetriebe sind im Geschäftsfeld Photovoltaik aktiv", sagte Simon-Boris Estermann vom Zentralverband der Deutschen Elektro- und Informationstechnische Handwerke (ZVEH). Während nur 20 Prozent aller Mitglieder Wachstumspotenziale im klassischen Elektrohandwerk sehen, planen 32 Prozent, "ganz konkret den solaren Geschäftsbereich auszubauen". Bei den Heizungsbauern sind es sogar drei Viertel aller 50.000 deutschen Handwerksbetriebe, die "Solar" anbieten.

Diese Erfolgsgeschichte sei dem neuen EEG zu verdanken, erklärt Simon-Boris Estermann: "Ein äußerst sinnvolles Beispiel von Wirtschaftsförderung". Nach einer gestern in Berlin vorgestellten Untersuchung des Europressedienstes kommt die Branche 2005 so richtig in Fahrt: Bei konservativen Berechnungen werden 10.000 neue Arbeitsplätze allein im Handwerk entstehen. Großhandel und Hersteller tragen 3.500 neue Jobs bei. In Auftrag gegeben hatte die Studie der Bundesverband Solarindustrie. Estermann: "Sie zeigt, dass eine Marktsättigung noch lange nicht in Sicht ist."

Eine positive Wirtschaftsgeschichte also? Mitte November hatte die deutsche Solarwirtschaft von der Bundesregierung noch "bessere Rahmenbedingungen zur Nutzung der Sonnenenergie" verlangt. Gefordert hatte das Carsten Körnig, Geschäftsführer des anderen solaren Unternehmensverbandes UVS. Das sorgt natürlich für Verwirrung. Doch auch hier gibt es gute Nachrichten: Beide Unternehmensverbände, BSi und UVS, haben die Zeichen erkannt und einen Fusionsprozess eingeleitet. Ab 2005 will die Solarbranche mit einer Stimme reden.

Und das tut auch Not. Die Forderung von Mitte November bezog sich nämlich auf den solaren Wärmemarkt, der vom EEG nicht berücksichtigt wird. Der wuchs 2004 nur um 10 Prozent. "Um die Abhängigkeit von steigenden Öl- und Gaspreisen zu verringern, brauchen wir ein solares Wärmegesetz", lautet Körnigs Vorschlag. Unterstützt

wurde er zum Beispiel von Norbert Walter, Chefvolkswirt der Deutschen Bank: "Der zu erwartende Ölpreisanstieg macht aus ökonomischer Sicht alternative Wärmequellen interessant."

### **Experten: Umweltschutz ist kein Luxus**

[Bernhard Pötter, taz, 02.12.2004] Wissenschaftlicher Beirat der Regierung fordert engere Verbindung von Umweltschutz und Armutsbekämpfung. Reform der UNO, mehr Entwicklungshilfe und weniger Subventionen nötig. "Arme sind von Umweltschäden am meisten betroffen".

Nur mit einer deutlich verbesserten globalen Umweltpolitik ist die weltweite Armut effektiv zu bekämpfen. Das hat der "wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen" (WBGU) am 01.12.2004 bei der Vorlage seines Hauptgutachtens "Armutsbekämpfung durch Umweltpolitik" festgestellt. Für eine bessere Verzahnung von Umwelt- und Armutspolitik müsste nach Ansicht des WBGU bei der UNO ein "Rat für Globale Entwicklung und Umwelt" geschaffen, weltweit müssten umweltschädigende Subventionen und Handelsbarrieren abgebaut werden. Unternehmen und Staaten sollten für Umweltschäden haftbar gemacht werden, fordern die Experten.

Die neun Wissenschaftler verabschieden sich mit dem Gutachten von ihrer vierjährigen Tätigkeit als Berater der Regierung. Gleichzeitig wurde der neue Beirat berufen (*siehe Kasten*). Als Abschiedsgeschenk präsentierten die Experten ihren Bericht gestern den Ministern für Umwelt, Forschung und Entwicklungszusammenarbeit - Trittin, Bulmahn und Wieczorek-Zeul.

Der WBGU mahnt auch eine Reform der UNO an: Der Wirtschafts- und Sozialrat Ecosoc solle abgeschafft und durch einen "Rat für Globale Entwicklung und Umwelt" ersetzt werden. Dieser soll die Politik zu Umwelt und Entwicklung koordinieren und die Weltbank und den Internationalen Währungsfonds auf die nachhaltige Entwicklung verpflichten. Internationale Verträge sollten den Erhalt der Regenwälder und großer Feuchtgebiete sichern, sauberes Trinkwasser als Menschenrecht anerkannt und Versalzung von Böden frühzeitig bekämpft werden.

Alle diese ökologischen Maßnahmen seien auch Instrumente im Kampf gegen die Armut, sagte der scheidende WBGU-Vorsitzende Hartmut Graß vom Max-Planck-Institut für Meteorologie in Hamburg. "Anders zu handeln bringt enorme Kosten mit sich." Mehr Umweltschutz, die Öffnung der Märkte und der Abbau der Agrarsubventionen im Norden bringe mehr Gesundheit, Wohlstand und Sicherheit. "Bereits heute gibt es mehr Menschen, die wegen Umweltproblemen ihre Heimat verlassen als aus politischen Gründen."

Eine stärkere Betonung von Umweltschutz und Armutsbekämpfung sei finanzierbar, schreibt der WBGU. Dafür brauche es eine zusätzliche Eurosumme "im niedrigen dreistelligen Milliardenbereich", für Klimaschutz und den Erhalt der Biodiversität seien jährlich noch einmal "weniger als 400 Milliarden Dollar" anzusetzen. Allein die weltweiten Agrarsubventionen dagegen machten bereits 350 Milliarden aus. Insgesamt beziffert der WBGU alle umweltschädlichen Subventionen auf 850 Milliarden Dollar. Doch es geht dem WBGU nicht nur um Geld - auch eine bessere Koordination in der EU und in der Regierung sei nötig, monieren die Experten: "Die Bundesregierung sollte sicherstellen, dass Handels-, Wirtschafts-, Sicherheits- und Außenpolitik die Ziele der Entwicklungs- und Umweltpolitik nicht konterkarieren."

<http://www.wbgu.de>

### ***Fläche als Handelsware***

[Rat für Nachhaltige Entwicklung, 08.12.2004]  
Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch von derzeit rund 93 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag drastisch zu verringern. Über die notwendigen Maßnahmen und politischen Instrumente freilich streiten die Experten. Für einen Handel mit Flächenkontingenten bzw. -zertifikaten durch die Gebietskörperschaften und Kommunen hat sich jetzt der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) ausgesprochen und Regeln und Rahmenbedingungen dafür vorgelegt. „Ein Handel mit entsprechenden Zertifikaten könnte das 30-ha-Ziel mit höchstmöglicher ökonomischer Effizienz erreichen“, betont der Umweltverband.

Eine der wichtigsten Rahmenbedingungen: Die Ausgabe der Flächenkontingente und der Handel müssen sich innerhalb der Grenzen bereits geplanter Siedlungs- und Verkehrsfläche abspielen. Eine allmähliche Reduzierung von 93 auf 30 Hektar pro Tag innerhalb von 15 Jahren bedeutet laut Nabu, dass die Siedlungs- und Verkehrsfläche zwischen 2004 und 2020 noch um höchstens 400.000 bis 450.000 Hektar zunehmen darf. Die Kommunen in Deutschland hätten allerdings schon heute bereits 25 Prozent mehr Fläche für neue Siedlungs- und Verkehrsvorhaben in ihren Nutzungsplänen ausgewiesen.

Für die Wiedernutzung von Brachen, das Schließen von Baulücken und eine intensivere Nutzung bestehender Wohn- und Industriegebiete, so eine zweite zentrale Regel, müssen keine Kontingente erworben werden. „Dies würde den gewünschten Anreiz zur Entwicklung der Innenstädte schaffen“, so der Verband. Den Bundesländern käme bei einem solchen Handel die zentrale Verantwortung zu. Daher sei eine ökologische Reform des Gemeindefinanzsystems, eine Reform der Bau- und Städtebauförderung sowie eine Steuer auf Baugrundstücke bzw. Neubauten notwendig.

### ***Waldzustand dramatisch verschlechtert.***

[NDR-Online 08.12.2004] Der Zustand der deutschen Wälder hat sich im laufenden Jahr dramatisch verschlechtert. Das geht aus einem Bericht hervor, den Bundeslandwirtschaftsministerin Künast heute vorlegte. Danach ist nur noch ein Viertel aller Bäume in Deutschland gesund. Die Zahl der stark geschädigten Bäume habe im Vergleich zu 2003 um acht Prozentpunkte zugenommen, so Künast. Sie sprach von einem alarmierenden Zustand. Als Grund nannte die Ministerin die Trockenheit im vergangenen Sommer sowie die hohe Schadstoffbelastung der Böden. Naturschützer machten dagegen vor allem die Politik der Bundesregierung für die Entwicklung verantwortlich. Der Präsident des Deutschen Naturschutzringes, Weinzierl, forderte erneut die Einführung einer kohlendioxid-bezogenen KFZ-Steuer und einer Kerosinsteuer für den europaweiten Flugverkehr.

### ***Deutscher Naturschutzring stellt Konzept für neue Energiepolitik vor***

[DNR Pressemitteilung, 21.12.2004] "Die Gesellschaft muss sich mit dem Ende des quantitativen Wirtschaftswachstums auseinandersetzen. Das bedeutet vor allem das Ende des alten Energiergimes. Die Energiefrage ist der Mittelpunkt allen Lebens und muss von der Frage des Wirtschaftswachstums entkoppelt werden. Deshalb braucht Deutschland auch ein Gesamt-Energiekonzept für die Zukunft, das nicht an kleinkariertem Ressortstreit oder an den Einflüssen der Machtspiele von Kapital- und Wirtschaftsinteressen scheitern darf, sondern endlich umgesetzt werden muss", verlangte DNR-Präsident Hubert Weinzierl.

Die Bundesrepublik Deutschland ist infolge Ressortstreitigkeiten und unter dem vielfältigen Druck der Energielobby und der Elektrizitätsmafia bis heute nicht in der Lage ein Gesamtenergiekonzept aufzuweisen. Dies ist vor dem Hintergrund des Atomausstiegs-Szenarios untragbar und unglaubwürdig. Es wäre auch unredlich zu glauben, man könne die derzeitigen Energieorgien dadurch fortsetzen, dass diese von anderen Energieträgern übernommen werden, zumal der Atomstrom nach wie vor maßlos subventioniert wird und die Endlagerfrage ungelöst ist. Es darf daher darüber nachgedacht werden, ob es nicht doch sinnvoller wäre die Energie- und Klimakompetenzen in einem Ministerium zusammenzufassen.

Zukunftsfähige Energiepolitik muss bei der größten Energiequelle, dem Energiesparen und der Energieeffizienz - Beispiel Wärmedämmung und Bausanierung - ansetzen und sie darf sich auch nicht um noch so unpopuläre Instrumente wie die Fortsetzung der Ökosteuer im Kraftverkehrsreich herumdrücken.

Die wesentlichen energiepolitisch bedeutenden Handlungsfelder bis 2020 sind wie folgt:

"Die Ökosteuer ist mit höheren Steuersätzen weiterzuentwickeln und die Begünstigung der Industrie schrittweise abzubauen. Kohle und Kernbrennstoff sind bei der Stromerzeugung genauso zu besteuern wie Erdgas und Heizöl. Kerosin im Flugverkehr ist endlich zu besteuern", sagte DNR-Generalsekretär Helmut Röscheisen.

Beim Emissionshandel sind für die nächsten Han-

delsperioden sehr viel weitergehende Begrenzungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen vorzusehen. Sie müssen sich an einer 40prozentigen Reduzierung der Treibhausgase bis 2020 orientieren. Überfällig ist ein Kurswechsel bei der Energieforschung. Die bisher bei der Energieforschung auf den nuklearen Bereich entfallenden 70prozentigen der Budgetmittel des Bundes müssen zukünftig für Energieeinsparung und erneuerbare Energien zur Verfügung stehen.

Im Bereich der Energieversorgung muss die Bundesregierung der oligopolistischen Struktur der Energiekonzerne entgegentreten und die Transportnetze eigentumsrechtlich ausgliedern.

"Bei der Atomenergie ist die Subventionspraxis endlich energisch zu beenden und die derzeit 35 Milliarden Euro Entsorgungsrückstellungen der Atomkraftbetreiber müssen in öffentliche Fonds eingezahlt werden. Spätestens ab 2012 ist die Subventionierung des deutschen Steinkohlebergbaus zu beenden. Der Braunkohleabbau ist schrittweise zu vermindern und spätestens in 30 Jahren zu stoppen"; forderte Prof. Klaus Traube, der energiepolitische Berater des DNR.

Eine große Herausforderung besteht darin, den veralteten Kraftwerksbau in Deutschland weitestgehend durch dezentrale, vorwiegend erdgasbefeuerte KWK-Anlagen zu ersetzen. So ist der bisherige Anteil der KWK an der Stromerzeugung von 11% bis 2010 zu verdoppeln. Ein Zubau von Großkraftwerken auf Steinkohlebasis sollte unterbleiben. Im rheinischen Braunkohlerevier besteht noch ein begrenzter Erneuerungsbedarf.

Die Umweltverbände unterstützen die Zielsetzung der Bundesregierung bei den erneuerbaren Energien, deren Anteil an der Stromversorgung bis 2020 auf mindestens 20 Prozent zu erhöhen.

Mittelfristig liegt das bedeutendste Einsparpotenzial bei der Energienachfrage.

So sind die Anforderungen der Energiesparverordnung für Neubauten am Standard von Passivhäusern zu orientieren und die Ausnahmen für elektrische Heizung und die Warmwasserbereitung von Einsparungsanforderungen zu beenden. Ein Energiepass ist auch für Altgebäude vorzusehen. Für Haushaltsgeräte und die Heim- und Büroelektronik sind strenge Energieverbräuche vorzu-

schreiben, ebenso für die Lüftungs-, Klima- und Beleuchtungstechnik. Große Energieeinsparungen sind auch beim Verkehr zu erreichen, vor allem durch die Erhöhung der Steuer auf Kraftstoffe, eine wirksame LKW-Maut und die Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung bei Flügen in EU-Ländern.

### **Perspektiven nach dem Öl**

*[Rat für Nachhaltige Entwicklung, 08.12.2004]*  
Die Versorgungslage auf den Öl- und Gasmärkten spitzt sich zu. Die Zeichen mehren sich, dass bereits früher als erwartet mit einer Verknappung von Öl zu rechnen ist. Die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe beispielsweise rechnet damit, dass bei konstanter Jahresförderung und definierten Reserven schon innerhalb der nächsten 15 bis 20 Jahre der „depletion mid-point“ erreicht ist, also der Zeitpunkt, zu dem das weltweit verfügbare Erdöl zur Hälfte gefördert und verbraucht ist. Zu deutlichen Preisanstiegen auf den Energiemärkten könne es auf Grund begrenzter Förderkapazitäten bei steigender Nachfrage aber durchaus vorher kommen, schreibt die Deutsche Bank Research in einer neuen Publikation „Perspektiven nach dem Ölzeitalter“.

Diese neue Energiekrise birgt aber auch große Chancen für Deutschland und Europa. Politiker, Unternehmenslenker und Ökonomen sollten intelligente Zukunftsstrategien entwickeln, die einen Übergang in eine kohlenstoffarme Energiewirtschaft sanft gestalten, Versorgungssicherheit gewährleisten und die Abhängigkeit von Importen senken. „Das Gebot der Stunde heißt, alle verfügbaren Hebel zu nutzen, die Diversifikation der Energieträger und Technologien sowie die Mobilisierung aller Einspar-, Reaktivierungs- und Effizienzsteigerungsstrategien“, formuliert DB-Research-Autor Dr. Josef Auer. Dazu gehöre, dass die Forschung und Entwicklung sicherer und effizienter Kraftwerke, einschließlich der Kernenergie, vorangetrieben wird, dass erneuerbare Energien und Wasserstoff für einen Massenmarkt erschlossen und die Potentiale für eine höhere Energieeffizienz in Industrie und privaten Haushalten genutzt werden. Deutschland und Europa sollten auch den Mut zu einer eigenständigen Geopolitik haben, fordert Auer, um der Monopolisierung der

Pipelinesysteme entgegenzuwirken. „Das Management der Lieferströme nach Europa darf keineswegs allein Russland überlassen werden.“

Ohne Konflikte wird der Übergang ins „Nach-Öl-Zeitalter“ aber wohl nicht gelingen. Beispielsweise wird bei einer zunehmend dezentralen Energieversorgung der Verbraucher künftig auch Erzeuger und Lieferant von Strom oder Wärme sein. Daher, so Auer, müsse man den alten Interessengegensatz zwischen den etablierten Netzbetreibern und den vielen neuen Lieferanten aus Haushalten, Klein- und Mittelbetrieben entschärfen. Außerdem werde es eine höhere Versorgungssicherheit nicht zum Nulltarif geben. „Die Auseinandersetzung um den angemessenen Preis wird auch zukünftig Gegenstand heftiger politischer Kontroversen bleiben.“

### **Moralische Entrüstung gegen Energiesteuern?**

*[sfv-rundmail, 18.01.05]* Gegen die Erhöhung von Energiesteuern wehrt sich die Energiewirtschaft mit dem schönen Brustton der moralischen Entrüstung. Dem kleinen Mann dürfe nicht das "Recht auf preiswerte Energie" genommen werden. Energie ist in den letzten hundert Jahren immer billiger geworden. 1880 kostete eine Kilowattstunde Kohlestrom in Berlin - nach heutiger Kaufkraft - noch 20 Euro, heute ist ihr Preis auf ein Hundertstel des damaligen Preises gesunken. Aber gibt es wirklich ein moralisches Recht auf billige Energie?

#### **Wie kommt es dazu, dass Energie so billig ist?**

Der "technische Fortschritt ist keineswegs die einzige Ursache für die Verbilligung von Energie. Vergessen wird häufig die andere Ursache: Keine Gruppe der industrialisierten Welt genießt eine solche Menge von staatlichen Privilegien wie die Energiewirtschaft. Hier nur einige Beispiele:

Das Recht auf Enteignung von Landstrichen, unter denen Braunkohle abgebaut werden kann

Recht auf Enteignung von Trassen für die Strom- und Gasleitungen

Recht auf entschädigungsfreien Abbau von Bodenschätzen, die den kommenden Generationen fehlen werden



Weitgehende Freistellung von der Haftpflicht bei Atomunfällen

Weitgehende Freistellung von der Haftpflicht bei Schäden aufgrund von Fehlern bei der Versorgung, z.B. überhöhter Spannung, in den Allgemeinen Versorgungsbedingungen

Polizeilicher Schutz statt Verbot von Atomtransporten Militärischer Schutz der Versorgungswege (z.B. durch die Bundesmarine am Horn von Afrika)

Einige dieser Privilegien stammen aus dem Jahr 1935. Damals ging es dem Staat darum, eine leistungsfähige Rüstungsindustrie aufzubauen und dieser genügend Energie zukommen zu lassen. Gleichzeitig mit den Privilegien wurde eine strenge staatliche Kontrolle der Energieversorgungsunternehmen durch ein mächtiges Reichswirtschaftsministerium eingeführt, welches eine Fülle von Machtinstrumenten besaß und mit seiner Preisaufsicht darüber wachte, dass die Versorgungsunternehmen nur einen "angemessenen Gewinn" erwirtschafteten. Die staatliche Kontrolle wurde mit der Föderalisierung nach Kriegsende gelockert und dann 1997 mit der Liberalisierung des Strommarktes endgültig zerschlagen. Die Privilegien aber blieben erhalten. Außerdem ging die technische Entwicklung weiter; z.B. die Abbauverfahren für Braunkohle. So hatte Rheinbraun 1960 noch rund 21.000 Mitarbeiter und förderte weniger als 80 Mio. Tonnen Braunkohle. Fünfunddreißig Jahre später produzierte das Unternehmen, nachdem es sich von 9.000 Mitarbeitern getrennt hatte, knapp 100 Mio Tonnen, also ein Viertel mehr. Die so erzielten riesigen Einsparungen wurden nur zum kleinen Teil an die Stromkunden weitergegeben, und seit wenigen Jahren steigen die Strompreise sogar wieder. Die Gewinne der Stromversorger steigen noch schneller – in schwindelnde Höhe. Eine Erhöhung der Energiesteuern passt den Energieversorgern deshalb nicht ins Geschäft. Das Wohlergehen des "kleinen Mannes" ist hier eher nebensächlich. Von Moral kann bei alledem wohl kaum die Rede sein.

### ***Wirtschaftsminister Werner Müller machte Energiepolitik im Interesse des Atomkonzerns E.ON***

*[IPPNW Presseinformation Berlin, 18.01.2005]*

"Die Offenlegung von Zahlungen der Wirtschaft an Politiker tragen nicht im mindesten dazu bei, dass eine von Industrieinteressen unabhängige Politik möglich ist." Das beweist nach Auffassung der atomkritischen Ärzteorganisation IPPNW der Fall des ehemaligen Bundeswirtschaftsministers und E.ON-Managers Werner Müller.

Die "Berliner Zeitung" berichtet in ihrer heutigen Ausgabe über den Wechsel von Müller zwischen Atomwirtschaft und Bundesregierung. Müller weist zu Recht darauf hin, dass er kein Geheimnis daraus gemacht hat, dass er vor seiner Berufung ins Ministeramt 25 Jahre als Manager in der Energiewirtschaft tätig war. "Müller war 1998 vom Energie- und Atomkonzern E.ON in die Bundesregierung geschickt worden. Dieser ungeheuerliche Vorgang war für die Öffentlichkeit völlig transparent", betonte IPPNW-Atomexperte Henrik Paulitz. "In der Bundesregierung hat Müller ungeeignet die Interessen seines Konzerns und seiner Branche vertreten", so Paulitz. "Müller setzte mit dem so genannten Atomkonsens den langjährigen Weiterbetrieb der deutschen Atomkraftwerke durch, torpedierte das Erneuerbare Energiegesetz und ließ durch seinen Staatssekretär eine Ministererlaubnis zugunsten einer Tochtergesellschaft für E.ON erteilen.

"Kaum war Müller 1998 nach dem Regierungswechsel zu Rot-Grün Wirtschaftsminister, griff er Umweltminister Jürgen Trittin unablässig an", erinnert sich Paulitz. "Trittin hatte nichts anderes gemacht, als - der Koalitionsvereinbarung gemäß - auf einen zügigen Atomausstieg hinzuwirken und ein Verbot der Wiederaufarbeitung durchzusetzen. Schon wenige Monate nach dem Regierungswechsel war Trittin faktisch entmachtet, er stand kurz vor dem - erzwungenen - Rücktritt. Nach klärenden Gesprächen mit Bundeskanzler Schröder blieb Trittin Umweltminister und beteiligte sich an dem so genannten Atomkonsens vom Juli 2000, der den langjährigen Weiterbetrieb der deutschen Atomkraftwerke vorsah. Im Jahr 2002 trat das neue Atomgesetz in Kraft, mit dem die Atomindustrie eigenen Aussagen zu Folge in

höchstem Maße zufrieden ist", so Paulitz.

"Auch bei der angestrebten Energiewende versuchte Wirtschaftsminister Müller, alles zu verhindern", erinnert sich ein ehemaliger Mitarbeiter der grünen Bundestagsfraktion. Müller habe vehement versucht, das Erneuerbare Energiegesetz zu verhindern oder zumindest zu verwässern. Entwürfe für das Gesetz seien bei E.ON geprüft worden. In einem Fall sei der grünen Bundestagsfraktion sogar ein Entwurf aus dem Hause E.ON zugeleitet worden. Das Erneuerbare Energiegesetz sei erst nach einer persönlichen Intervention des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidentin Heide Simonis durchgegangen. Simonis brauchte die Förderung der erneuerbaren Energien, um die Wahl in Schleswig-Holstein zu gewinnen. Sonst wäre das Gesetz möglicherweise am Widerstand von Wirtschaftsminister Müller gescheitert. Müller habe weiterhin versucht, die Förderung der umweltfreundlichen Kraft-Wärme-Kopplung zu behindern, da E.ON kaum über diese Technik verfügt.

Kurz vor seiner Rückkehr zu E.ON ließ Müller seinen Staatssekretär - gegen das Votum des Bundeskartellamtes - noch eine Ministererlaubnis zur Fusion der Ruhrgas AG mit E.ON erteilen.

"Diese Geschehnisse sind kein Einzelfall, keine individuelle Verfehlung", meint Paulitz. "Es ist Teil der bundesrepublikanischen Wirklichkeit, dass einflussreiche Banken und Industrieunternehmen Politiker und Parteien bezahlen. Selbstverständlich werden dafür Gegenleistungen erwartet. Die Parteispenden werden seit Jahren transparent gemacht. Das ändert aber rein gar nichts an der demokratisch nicht legitimierten Einflussnahme."

### ***Psychologie der "Wirtschaftsreformen"***

[sfv-energiemail, 03.12.2004] Die Einkommens- und Vermögensverteilung verschiebt sich: Die Zahl der Reichen und Superreichen nimmt zu, während immer größere Teile des Mittelstandes in die soziale Unterschicht absinken. Menschen, die noch Arbeit haben, werden durch Angst um den Arbeitsplatz in ihrer Gegenwehr gelähmt.

Das Wort in der politischen Diskussion führen die Unternehmerverbände. Warum ihre Argumente

beim breiten Publikum - und sogar bei den Betroffenen selbst - Gehör finden, darum soll es heute gehen.

Als schlimmste Geißel wird derzeit die Arbeitslosigkeit empfunden. So kann es sogar geschehen, dass mit der Parole: "Sozial ist, was Arbeit schafft", mühsam errungene Schutzrechte der Arbeitnehmer wieder rückgängig gemacht werden und die Ungleichverteilung der Einkommen verschärft wird, doch dies ist nicht der Weg, auf dem eine Verbesserung der Verhältnisse erreicht werden kann.

Dem Widerstand gegen die sogenannten Reformen fehlen die Argumente. Die Betroffenen versäumen es, sich gegen wohlklingende Forderungen zur Wehr zu setzen, deren guter Klang noch aus den Zeiten des Wiederaufbaus nach dem Krieg stammt, die aber unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen zur Verschlimmerung der Verhältnisse führen: "Wachstum", "Arbeitsproduktivität", "Billige Energie". Den meisten Betroffenen ist der Bedeutungswandel, den diese Begriffe erlitten haben, nicht bewusst.

Nehmen wir das positiv besetzte Wort Wachstum: Viele von denen, die weiteres Wirtschaftswachstum fordern, sehen nicht, dass unqualifiziertes Wachstum nur zur Ressourcenvergeudung im Konsumgüterbereich führt. Die Zeit, in der Produkte entwickelt, verbraucht und entsorgt werden, verkürzt sich immer weiter. Statt dessen käme es darauf an, sinnvollere Bereiche der Wirtschaft zu aktivieren, wie z.B. den sozialen Bereich, den wissenschaftlichen Bereich, den Bereich von Ausbildung und Erziehung - alles Bereiche, in denen hoher Personalbedarf herrscht. Die unqualifizierte Forderung nach irgendwelchem beliebigem Wachstum schafft heute keine Arbeitsplätze mehr, sondern wird als Hauptargument für die nächste Einkommensumschichtung missbraucht. Wie die Wirtschaftsaktivitäten in der gewünschten Richtung verschoben werden können, werden wir weiter unten sehen.

Oder nehmen wir den Begriff der Arbeitsproduktivität: Geleistete Arbeit dividiert durch die Zahl der Arbeitskräfte. Steigerung der Arbeitsproduktivität bedeutete früher, dass die gleiche Zahl an Arbeitern mit besseren technischen Hilfsmitteln ein höheres Arbeitspensum leistete. Darauf waren

alle stolz und eine Lohnerhöhung schien gerechtfertigt. Heute bedeutet die Forderung nach höherer Arbeitsproduktivität im Munde eines Unternehmers, dass der bisher bewältigte Arbeitsumfang künftig durch eine geringere Zahl von Beschäftigten geleistet werden soll. Es handelt sich also um eine euphemistische (beschönigende) Umschreibung dafür, dass weitere Entlassungen als notwendig angesehen werden.

Die dritte Forderung: "Billige Energie" hat einen noch schwerer vermittelbaren Bedeutungswandel hinter sich. Energie erschließt in den Hochöfen, in den Kupferschmelzen, in den Aluminium-, Zement- und Kunststoffwerken die Grundstoffe für die industrielle Massenproduktion: Eisenerz wird zu Stahl, Kupfererz zu Kupfer, Bauxit zu Aluminium, Kalkstein zu Zement und Rohöl zu Kunststoffgranulat umgewandelt. Die dafür aufgewendete "Prozessenergie" stellt zwei Drittel der in der Produktion eingesetzten Energie dar. Billige Energie führte zu billigen Grundstoffen und war deshalb die Grundlage des industriellen Wiederaufbaus und Wohlstands. Doch das optimale Verhältnis zwischen Energiepreisen und Personalkosten ist heute längst nicht mehr gegeben. Hier zeigt sich ihr Janusgesicht: Billige Energie und billige Grundstoffe verführen heute die Kapitalgeber, den Schwerpunkt ihrer wirtschaftlichen Betätigung in solche Bereiche zu legen, in denen hohe Gewinne mit geringem Personaleinsatz möglich sind, in denen menschliche Arbeitskräfte durch Automaten ersetzt werden können. Dies sind im Wesentlichen die Betriebe der Konsumgüterproduktion.

Betriebe mit hohem Personaleinsatz hingegen - Dienstleistungsbetriebe im Instandsetzungsbereich, im sozialen und im wissenschaftlichen Bereich - werden für die Unternehmer (auch der

Staat gehört dazu) uninteressant und werden vernachlässigt oder geschlossen. Im Energiepreis erkennen wir damit das Steuerungsinstrument, mit dem die Wirtschaft entweder zu sinnvoller oder selbstzerstörerischer Tätigkeit

gebracht werden kann.

Die sozialen Folgen billiger Energie sind verheerend:

- Es fallen immer mehr Arbeitsplätze weg, die Arbeitslosigkeit steigt.
- Die Verschwendung an Grundstoffen steigt, da der Konsument gezwungen ist, bei kleinen Defekten eines Produkts ein neues Stück zu kaufen.
- Die klimaschädlichen Emissionen wachsen weiter.
- Im sozialen Bereich fehlen die notwendigen Einrichtungen zur Betreuung.
- Es fehlen Lehrerstellen - womit die einfachste Erklärung für das miserable Abschneiden der deutschen Kinder bei PISA auf der Hand liegt.
- Grundlagenforschung und Wissenschaft leiden Not.

Die Vorstellung, durch billige Energie und immer mehr Energieeinsatz immer günstigere Verhältnisse zu erreichen, ist somit genauso falsch, wie die kindliche Vorstellung, durch immer mehr Salz den Wohlgeschmack einer Suppe immer weiter steigern zu können. Irgendwann ist das Optimum überschritten und die Suppe wird ungenießbar. Deshalb ist heute die Forderung nach billiger Energie - anders als es dem Autofahrer oder dem Heizölverbraucher scheinen will - im höchsten Grade unsozial. Wir brauchen deshalb eine Verlagerung der Steuer- und Abgabenlast von der menschlichen Arbeitskraft auf den Energieeinsatz.

## 9. UMWELTHEMEN WELTWEIT

### *China wehrt sich gegen Spritfresser*

[Matthias Urbach, taz, 31.12.2004] Ab 2005 dürfen in China nur noch Autos verkauft werden, die einen bestimmten Spritverbrauch nicht überschreiten. General Motors, DaimlerChrysler und

Volkswagen werden ihre großen Modelle nicht mehr absetzen können. Ob Europa daraus lernt?

Viele Autos, die VW, Daimler oder BMW in Deutschland ganz normal verkaufen, werden sie in China künftig nicht mehr absetzen können. Grund ist ein Umweltschutzgesetz, das zu Jahresbeginn in Kraft tritt: Alle Neuwagen müssen einen

Grenzwert für den Spritverbrauch einhalten. Er liegt je nach Fahrzeuggewicht zwischen 6,2 Litern pro 100 Kilometer für Kleinwagen und 15,5 Litern für Kleinlasten.

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

Damit lassen sich bei vielen Modellen größere Motorisierungen nicht mehr absetzen. "Vor allem die zweite Stufe ist anspruchsvoll, die erste noch nicht", urteilt Verkehrsexperte Axel Friedrich vom Umweltbundesamt, der sich vor Ort über das Gesetz informiert hat. "Rund 80 Prozent der von deutschen Herstellern heute verkauften Fahrzeuge können ab 2008 nicht mehr verkauft werden."

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

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

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

Seit kurzem finden auch Luxuswagen reißenden Absatz. Denn in China ist es üblich, seinen Reichtum offen zur Schau zu stellen. Der Zuwachs an

Fahrzeugen ist in den Metropolen so groß, dass sich Schanghai entschlossen hat, den Kauf von Neuwagen nur noch Inhabern entsprechender Lizenzen zu gestatten. Letztere sind begrenzt und werden öffentlich versteigert.

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

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

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

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

### ***Spritgrenzwerte nach asiatischer Art***

[Matthias Urbach, taz vom 12.1.2005] Die deutsche Umwelthilfe fordert die Regierung auf, für Autos Verbrauchsobergrenzen nach japanischem und chinesischem Vorbild festzulegen. Zugleich beklagt der Verband den "Raubtierlobbyismus" der deutschen Autoindustrie - allen voran VW

"Wenn ihr nicht Wolfsburg überzeugt, ist es ganz schwierig, irgendeine Regelung durchzusetzen." Diesen Satz hat Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) häufig aus der Politik gehört - vor allem im vergangenen Jahr, als es um die Einführung eines Dieselfußfilters ging und besonders Volkswagen dagegen Front machte. Für Resch ist das Beleg für einen immer mehr ausartenden "Raubtierlobbyismus" der Autoindustrie, der auch in den jüngst bekannt gewordenen Lohnzahlungen von VW an einige Abgeordnete zum Ausdruck komme. Diese Form des Lobbyismus falle letztlich auf die Konzerne selbst zurück, sagte Resch. Denn das "gern verdrängte Ergebnis" sei ein "technologisches Nachzügertum, das die Qualitätsmarke ‚Made in Germany‘ auf den Weltmärkten in Misskredit" bringe.

So sind es vor allem die Marken Peugeot und Citroën des französischen PSA-Konzerns, die bei der Rußfiltertechnik die Nase vorn haben. Auch gehören deutsche Konzerne wie Volkswagen und DaimlerChrysler neben General Motors zu den Autofirmen, die am stärksten von den neuen chinesischen Verbrauchsobergrenzen für Autos betroffen sind. Denn dort dürfen im Verlauf dieses Jahres Spritfresser, die diese Werte überschreiten, nicht mehr verkauft werden. Tritt dann 2008 die zweite Stufe der chinesischen Grenzwerte in Kraft, können nach Schätzungen von Axel Friedrich vom Umweltbundesamt rund 80 Prozent der heutigen deutschen Exportautos nicht mehr verkauft werden. (taz vom 31. 12. 2004) PSA unterschreitet diese Grenzwerte laut einer Studie des World Resources Institute dagegen mit allen verkauften Fahrzeugen.

Auch Japan hat für die Zeit ab 2010 zum Teil schärfere Verbrauchsobergrenzen beschlossen, während in Europa immer noch die freiwillige Selbstverpflichtung der Autoindustrie gilt. Die bezieht sich aber auf den "Flottenverbrauch aller Fahrzeuge". Das bedeutet: Werden mehr Klein-

wagen mit geringem Verbrauch abgesetzt, dürfen auch mehr Edelschlitten und Luxusjeeps mit extrem hohen Verbräuchen verkauft werden. Ein Ansatz, den Resch auch wegen des Trends zu immer größeren und luxuriöseren Autos "für gescheitert" hält.

Die Deutsche Umwelthilfe forderte gestern stattdessen von der Regierung, sich den Verbrauchsvorgaben aus Japan und China anzuschließen - mit dem Ziel, sie ab 2008 EU-weit durchzusetzen. Während die japanischen Grenzwerte bei Kleinwagen schärfer sind, sind die chinesischen bei Luxus Schlitten und Kleinlastern strenger. Das DUH schlägt nun vor, die jeweils schärferen Grenzwerte aus Japan und China für die 12 Gewichtsklassen zu übernehmen: Das bedeutet für ein Auto wie den Golf (1.150 Kilo Gewicht) nicht mehr als rund 6,7 Liter Verbrauch oder einen Geländewagen wie den VW Touareg (gut 1.700 Kilo) nicht mehr als 10 Liter. "Fahrzeuge, die diese Grenzwerte erfüllen, schonen nicht nur die Umwelt und den Geldbeutel", sagte Resch, "sie werden auch uneingeschränkt exportfähig sein."

### ***Interview mit Pasquale Pistorio***

[Markus Balsler, Süddeutsche Zeitung, 15.12.2004] Pasquale Pistorio gilt als einer der bekanntesten und erfahrensten Manager der Chipbranche. Ende der 80er Jahre formte er aus zwei maroden Staatsbetrieben Europas größten Halbleiterhersteller und blieb an der Spitze des Unternehmens. Wenige Konzernchefs engagieren sich so stark für soziale Belange wie der gebürtige Sizilianer. Pistorio gehört unter anderem der Informations- und Kommunikations-Task-Force der Vereinten Nationen an, die für einen gerechten Zugang zu neuen Medien sorgen soll.

(...)

**SZ:** Sie legen großen Wert auf Umweltprojekte und das soziale Engagement Ihres Unternehmens. Das ist sicher gut für die PR...

**Pistorio:** Nicht nur.

**SZ:** ...aber messbare Vorteile für den Konzern bringt das nicht.

**Pistorio:** Das ist exakt der Punkt, den viele übersehen. Natürlich ist Umweltschutz auch gut fürs Geschäft. Sie verdienen sogar Geld damit. Wir

wollen unseren CO<sub>2</sub>-Austoß bis zum Jahr 2010 auf Null reduzieren. Dazu senken wir unseren Energieeinsatz pro Einheit jährlich um fünf Prozent. Ich kann genau vorrechnen, was wir in unser Umweltprogramm investieren und was dadurch an Ersparnis herauskommt: Im Jahr 2004 haben wir 34 Millionen Dollar investiert, aber 140 Millionen Dollar gespart. Reingewinn: Mehr als 100 Millionen Dollar.

**SZ:** Sie gelten als Sonderling, weil Sie sich als einer von wenigen Top-Managern für die Tobin-Steuer auf internationale Kapitalströme einsetzen.

**Pistorio:** Ich verstehe die ganze Aufregung nicht. Die Tobin-Steuer ist eine gute Sache. Die ganze Diskussion dreht sich doch nur um einen Steuersatz von 0,1 bis 0,5 Prozent auf jede internationale Finanztransaktion. Das würden Unternehmen doch kaum spüren. Und den Ärmsten würde es helfen. Irgendwie müssen wir den Wohlstand auf der Welt gerechter verteilen.

(...)

**SZ:** Im nächsten Jahr gehen Sie in Ruhestand. Was haben Sie vor?

**Pistorio:** Ich werde im Januar 69, bin also noch ganz schön jung. Wahrscheinlich werde ich in der Hightech-Industrie weiterarbeiten – vielleicht als Verwaltungsrat. Auf jeden Fall will ich mich um einige Umwelt- und Sozialprojekte kümmern. Bis alles erledigt ist, werde ich schon noch zwanzig Jahre brauchen.

### ***Französische Bahn auf Erfolgskurs - TGV hängt das Flugzeug ab***

[Gerhard Bläske, Süddeutsche Zeitung, 03.01.2005] Der prestigeträchtige Schnellzug soll das Ausland erobern/ Im Jahr 2007 von Paris nach Frankfurt.

Mehr als zwei Drittel der Reisenden zwischen Paris und London benutzen inzwischen die Eurostar-Bahnverbindung, die seit zehn Jahren besteht. Nach dem Muster des schnellen Erfolgszuges baut die französische Eisenbahn SNCF zügig ihre Verbindungen auch in andere Nachbarländer aus.

Die Gegend um St. Pancras in London sieht wie eine Kraterlandschaft aus. Lediglich die Klinkerfassade des Bahnhofs aus der viktorianischen Epoche und die Eisenkonstruktion der Halle bleiben

inmitten der Baugruppen, Bagger und Kräne stehen. Wenn die Arbeiten Anfang 2007 abgeschlossen sein werden, soll der bislang zur Waterloo Station verkehrende Eurostar dort seine Endstation haben.

Die Reisenden haben dann beste Anschlüsse in die Midlands, nach Kent und in den Südosten Englands, weil auch das gesamte regionale Bahnnetz von den Baumaßnahmen profitieren soll. Anfang 2007 wird Paris in 2 Stunden 20 Minuten erreichbar sein – achtmal pro Stunde.

3,3 Milliarden Pfund (4,6 Milliarden Euro) verschlingt der Bau der letzten 39 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Dafür müssen zwei Tunnels mit einer Gesamtlänge von 23 Kilometern gebaut werden. Wenn der Eurostar dann quasi auf der ganzen Strecke – abgesehen vom Tunnel unter dem Ärmelkanal, wo er nur 160 Stundenkilometer fährt - durch die Landschaft mit 300 Kilometern pro Stunde rast, dürfte der Flugverkehr zwischen den beiden Hauptstädten ganz zum Erliegen kommen. Bei Tarifen ab 25 Euro im Eurostar für die einfache Strecke können die Fluggesellschaften nicht mehr mithalten. Ähnlich wie auf der Verbindung Brüssel-Paris, wo die Air France ihre Verbindungen eingestellt hat, haben Ryanair und British Airways ihre Flüge zwischen London und Paris gestrichen.

Im innerfranzösischen Flugverkehr hat die Air France in den letzten drei Jahren mehr als 15 Prozent ihres Umsatzes verloren. Kein Wunder, nach Lyon rollt der Schnellzug von Paris in zwei Stunden, ins 800 Kilometer entfernte Marseille in drei Stunden. Selbst nach Perpignan an der spanischen Grenze (4 Stunden 50 Minuten) kommt die Bahn noch auf einen Marktanteil von 50 Prozent. Dabei sind die Züge enorm pünktlich. So erreichen beispielsweise 92 Prozent der Eurostars ihr Ziel mit weniger als 15 Minuten Verspätung.

Jetzt wird das TGV – Netz in Richtung der Nachbarländer ausgebaut. Bestehende Verbindungslücken werden geschlossen und neue Strecken entstehen. Das nächste Großprojekt ist der TGV Est von Paris nach Frankfurt, der 2007 in Betrieb gehen wird. Die Fahrzeit sinkt dann von 6 Stunden 20 Minuten auf drei Stunden 45 Minuten. Der Thalys (Paris-Brüssel beziehungsweise Köln) soll dann in gut drei Stunden nach Amsterdam rollen,

wofür die Bahn bisher noch eine Stunde mehr braucht. Weitere Projekte sind der Ausbau der Verbindungen über Bordeaux nach Spanien und über Perpignan nach Barcelona sowie durch die Alpen nach Turin.

### **Konkurrent Deutsche Bahn**

Die SNCF setzt bei grenzüberschreitenden Projekten auf Partnerschaften (Eurostar, Thalys). Dies gilt auch im Fall der Deutschen Bahn, etwa beim TGV Est. Die Franzosen sind in Europa Marktführer und sehen die Deutsche Bahn als Hauptkonkurrenten. Streit wegen der deutschen Budgetzwänge, aber auch unterschiedlicher Tarifsysteme erschweren beim Thalys (Paris-Köln) häufig die Zusammenarbeit. Umgekehrt beschwert sich die Deutsche Bahn über Behinderungen des ICE in Frankreich und Belgien.

Gegenüber der DB hat die SNCF mit dem von Alstom gebauten TGV die Nase vorn. der im Vergleich zum ICE wesentlich weniger komfortable und bescheidenere und daher billigere TGV beförderte in 23 Jahren bereits mehr als eine Milliarde Passagiere und soll die Speerspitze der Expansion ins europäische Ausland sein. Wohl auch, weil die DB die von den Franzosen angestrebte Dominanz des Alstom-Zuges bei der Entwicklung eines gemeinsamen europäischen Hochgeschwindigkeitszuges ablehnte, kam das Projekt zu Fall.

### **Krach um Subventionen**

Der TGV soll künftig sogar mit bis zu 350kmh durch die Lande rollen. Attraktive Angebote wie ein Fixpreis ab 20 Euro bei Langfristbuchungen, Last-Minute-Angebote, ein ausschließlich über E-Mail buchbarer TGV ab 19 Euro nach Marseille und Toulon und im Allgemeinen Preise, die nur halb so hoch sind wie die der DB, sollen weitere Passagiere locken.

Das geht weiter zu Lasten des Flugverkehrs. Air-France. Chef Jean-Cyril Spinetta ist verärgert. Er wirft der SNCF vor, von Subventionen zu profitieren. Zwar wurde die SNCF nicht wie die DB völlig entschuldigt, doch die Infrastrukturgesellschaft RFF kassiert tatsächlich 1,1 Milliarden Euro für den Bau von Schienenwegen und der Staat trägt Rentenlasten der SNCF von jährlich 2,5 Milliarden Euro, was nach Ansicht des Parlamentsabgeordneten Hervé Mariton einer versteckten Sub-

vention entspricht. Spinetta allerdings sollte vorsichtig sein. Seine Gesellschaft erhielt noch Mitte der 90er Jahre drei Milliarden Euro Restrukturierungshilfen vom Staat.

### ***RECS gefährdet das EEG: Europarechtliche Konsequenzen für das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)***

*[sfv-energiemail, 07.01.2005]* Was verbirgt sich hinter der Abkürzung RECS? RECS ist die Abkürzung für Renewable Energy Certificate System. Es handelt sich um ein Instrument zur Organisation des Handels mit Strom aus Erneuerbaren Energien (EE-Strom). Gehandelt wird nicht der physikalische Strom, sondern nur der Umweltnutzen. Der Erzeuger von EE-Strom soll also den Strom und den grünen Mehrwert getrennt von einander verkaufen. Den Strom verkauft er an einen Stromhändler oder einen Endverbraucher zum üblichen Strompreis. Den grünen Mehrwert bietet er über das Handelssystem RECS an, in der Hoffnung, auf diese Weise seine höheren Aufwendungen refinanzieren zu können.

Der grüne Mehrwert wird durch Zertifikate nachgewiesen, die nach den Regeln des freien Marktes - z.B. an einer Internetbörse - gehandelt werden. Die RECS-Zertifikate dürfen nicht verwechselt werden mit den im Emissionshandel verwendeten Zertifikaten.

Zertifikate im Emissionshandel erlauben ihrem Inhaber, dass er eine bestimmte Menge CO<sub>2</sub> emittieren darf.

RECS-Zertifikate sind der Beleg dafür, dass eine bestimmte Menge umweltfreundlicher Strom erzeugt wurde.

Der Nutzen der RECS-Zertifikate besteht für den Käufer darin, dass er mit ihnen sein Engagement für eine umweltfreundliche Energieversorgung belegen kann. Gedacht ist insbesondere an Regierungsorganisationen, Kommunen, Umweltorganisationen oder Firmen, die Wert auf ein umweltfreundliches Image legen.

Eigentlich müssten private Käufer den Kaufpreis für RECS-Zertifikate wie eine Spende zugunsten des Umweltschutzes von ihrem steuerpflichtigen Einkommen absetzen können. Dies ist allerdings

nicht vorgesehen, weil die RECS-Initiatoren großen Wert darauf legen, dass der gesamte Vorgang alle Bedingungen eines realen Handelsgeschäfts erfüllt (den Grund dafür werden wir weiter unten erkennen).

Mitglieder der RECS-Initiative sind u. a.: Vattenfall, RWE Energie, Electricité de France (EDF), E.ON, EnBW, BP und Shell. Die Initiatoren versuchen, mit Unterstützung der Europäischen Kommission das Handelssystem RECS zum verbindlichen Handelssystem für EE-Strom zu machen.

### **Warum der SFV RECS ablehnt**

Der Solarenergie-Förderverein Deutschland sieht europarechtliche Gefahren für den Bestand des EEG und lehnt insbesondere auch aus diesem Grund den Handel mit RECS-Zertifikaten ab. Da die Gefährlichkeit des Systems aber vom Ökoinstitut Freiburg und von Greenpeace Deutschland - sowie sicherlich auch noch von anderen Umweltfreunden - nicht gesehen wird, möchten wir hier unsere Ablehnung begründen.

Wir werden uns mit Rücksicht auf die Komplexität des Themas auf solche Gesichtspunkte beschränken, die zu einer Gefährdung des EEG führen. Dabei setzen wir voraus, dass sowohl das Ökoinstitut und Greenpeace als auch die Leser mit uns das EEG für das bei weitem effektivste Instrument zur Markteinführung der Erneuerbaren Energien halten.

### **Befürworter verfolgen unterschiedliche Ziele**

Hinter dem Vorschlag zur Einführung des RECS-Handelssystems verbergen sich unterschiedliche Motive. Einerseits findet sich die Absicht, den Siegeszug der Erneuerbaren Energien unter dem EEG zu stoppen. Andererseits findet sich auch bei Befürwortern der Erneuerbaren Energien die Vorstellung, dass ein weiteres Instrument als Ergänzung zum EEG nichts schaden könne. Eine gleichzeitige Zahlung der EEG- Mindestvergütung und RECS-Verkauf für die selbe EE-Anlage ist zwar nicht zulässig, sie denken aber an Anwendungen dort, wo das EEG keine Mindestvergütung vorsieht, z.B. bei großen Wasserkraftanlagen oder im Europäischen Ausland. Andere denken an RECS als eine spätere Fortsetzung des EEG.

Die Einen wollen das EEG mit Hilfe von RECS zu Fall bringen, die Anderen – an die wir uns heute wenden - gehen von der Möglichkeit einer friedlichen Koexistenz aus.

### **Koexistenz von EEG und RECS europarechtlich kaum möglich**

Bis heute zahlen einige Netzbetreiber die gesetzlich festgelegte Einspeisevergütung nur unter dem Vorbehalt der europarechtlichen Bestandskraft des EEG. Hinter dieser Formel verbirgt sich ihre Hoffnung, dass in einem zukünftigen Prozess vor dem Europäischen Gerichtshof das EEG zu einem unzulässigen Hemmnis für den freien Warenverkehr erklärt wird. Diese Hoffnung stützt sich auf ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EUGH) vom 13. März 2001.

Das Gericht verneinte zwar damals einen Verstoß gegen den freien Warenverkehr unter anderem mit der Begründung, dass es zur damaligen Zeit noch keinen funktionierenden Handel mit Strom aus EE gegeben habe.

Das Gericht verwies aber auch auf die Pläne der Kommission, einen Handel mit Strom aus EE mit Hilfe von Herkunftszertifikaten doch noch zu ermöglichen. (Randnummer 79 und 80 des Urteils). In diesem Fall müsse erneut untersucht werden, ob die Abnahmeverpflichtung für Strom aus EE-Anlagen eine Behinderung des freien Warenverkehrs darstellt.

Den Gegnern des EEG geht es offensichtlich genau um diesen Punkt. Das ist auch der oben erwähnte Grund, warum es keine Anerkennung als gemeinnützige Spende gibt.

### **Verkehrung der moralischen und rechtlichen Verpflichtungen**

Wer andere schädigt, ist zur Unterlassung und zum Schadenersatz verpflichtet. Dieser moralische und rechtliche Grundsatz wird durch den RECS-Handel in sein Gegenteil verkehrt: Nicht alle Schädiger der Umwelt – Erzeuger und Verbraucher von konventionell erzeugtem Strom - sollen zahlen, sondern nur diejenigen, die die Schädigung nicht mehr hinnehmen wollen. Die Beschädigung des Klimas und Vergeudung der Ressourcen wird als selbstverständliches Recht der Energiekonzerne vorausgesetzt.



Freiwillige Zahlungen, damit die Emissionen umweltschädlicher Gase und der Verbrauch der Ressourcen vermindert werden, sind schon für sich genommen eine Zumutung. Die Tatsache aber, dass gerade die Stromkonzerne - d. h. die Schädiger selbst(!) - ein solches moralisch und rechtlich verkehrtes System fordern, erinnert fatal an das System der berüchtigten Schutzgeldzahlungen.

### ***Vorbildliche BP***

[Natalie Tenberg, taz, 20.01.2005] Es gibt ein neues ökologisches und soziales Vorbild unter den Konzernen: den Mineralölkonzern BP. Das ist das Ergebnis des ersten "Good Company Ranking", das das Manager Magazin gestern vorstellte. Von 80 europäischen Unternehmen - darunter alle 30 Firmen aus dem Deutschen Aktien-Index - soll BP am verantwortlichsten gehandelt haben. Im BP-Management dürfte die Entscheidung für Freude gesorgt haben: In den letzten Jahren hatte sich der Konzern um einen solchen Imagewechsel bemüht. Zweiter wurde der britische Minen- und Mineralienkonzern Anglo American, Dritter die Deutsche Post Worldnet.

Bewertet wurde in den Kategorien Umwelt, Mitarbeiter, Gesellschaft, finanzielle Leistung und Transparenz. Grundlage waren Unternehmensangaben und Geschäftsberichte. In der Jury saßen neben Vertretern aus der Industrie auch unabhängige Experten wie Peter von Blomberg von Transparency International.

In der Kategorie Umwelt hielten die Juroren es für einen wichtigen Pluspunkt, dass BP neben Investitionen in alternative Energiequellen auch eine eigene Initiative zum Emissionshandel betreibt. Bis 1996 hatte sich das Unternehmen noch in der

"Global Climate Coalition" engagiert, die nichts anderes war als eine Anti-Klimaschutz-Lobby. Mit dem Wechsel verwandelte BP erfolgreich ein Manko in einen - auch PR-tauglichen- Vorteil. Juror Michael Kröher sprach denn auch von einer "gut dokumentierten Kehrtwende vom Schmutdelkind der Ölbranche zu einem gut aufgestellten Unternehmen". In der Kategorie "Mitarbeiter" wird BP nicht nur ein intensives Unfallschutzprogramm zugute gehalten, den Ausschlag gaben vor allem die unternehmensinternen Mechanismen zur Aufdeckung von Mobbing und Korruption. So können Mitarbeiter, die sich als so genannte Whistle blower betätigen, eine externe Telefon-Hotline nutzen und so anonym bleiben. Auch hier profitiert BP aber vor allem vom Image als geläuteter Sünder: Noch 2001 hatte die Sunday Times BP vorgeworfen, Umweltgruppen durch einen Privatdetektiv überwachen zu lassen.

Beim Zweitplatzierten, dem Minenunternehmen Anglo American, lobte die Jury vor allem dessen HIV-Programm an den südafrikanischen Standorten: Kranke Mitarbeiter würden dort mit Medikamenten versorgt, Unternehmensfremde könnten sich kostenlos testen lassen. Im Umweltbereich fand sie die Recycling-Maßnahmen für alte Erzaufbereitungsanlagen vorbildlich. Die Deutsche Post punktete beim Ranking mit einer "transparenten Vergütungsstruktur" sowie mit einer Emissionsminderung bei ihren 60.000 Kraftfahrzeugen in Deutschland.

Gelohnt hat sich das Engagement nicht nur für das Image. Auch auf die Börsenwerte wirkt sich eine nachhaltigere Politik positiv aus. Die Aktien fast aller ausgezeichneten Konzerne entwickelten sich schon im vergangenen Jahr besser als der Durchschnitt der jeweiligen nationalen Indizes. "

## **10. BEITRÄGE UNSERER LESER**

### ***Klaus Töpfer***

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

ich mich bedanken.

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

sind ohne Zweifel angezeigt.

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

Mit freundlichen Grüßen,

*Klaus Töpfer*

Executive Director

United Nations Environment Program

***Michael Müller***

Sehr geehrter Herr Seiche,

herzlichen Dank für die Wissenschaftlererklärung zur Ökologischen Steuerreform.

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

*Michael Müller*

Stellv. Fraktionsvorsitzender der

SPD-Bundestagsfraktion

## 11. JOBS UND PRAKTIKA

### ***Stellenangebote im Strom und Gasmarkt***

Die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post wird in Kürze Regulierungsaufgaben im Bereich der Strom- und Gasmärkte übernehmen.

Weitere Informationen unter: <http://www.regtp.de/>

### ***Stellenangebot der Katholische Landjugendbewegung Deutschlands e. V.***

Die KLJB sucht für ihre Bundesstelle in Bad Honnef zum 01.03.2005 eine/n Projektreferenten/-in zur weiteren Planung und Durchführung des "global village", dem Projekt zu Erneuerbaren Energien beim Weltjugendtag 2005 in Bonn.

Bewerbungen erbitten wir bis 27.01.2005 an den

KLJB-Bundesvorstand, Frau Fuchs-Pellmann, Drachenfelsstraße 23, 53604 Bad Honnef (02224/946513) <http://www.kljb-global-village.de/>

### ***Stellenangebote der Professur für Betriebswirtschaftslehre Brau- und Lebensmittelindustrie***

Prof. Dr. Frank-Martin Belz sucht drei Doktoranden, die im Bereich des Nachhaltigkeits-Marketing oder Nachhaltigkeits-Konsum extern promovieren wollen. Bei Interesse richten Sie Ihre aussagekräftige schriftliche Bewerbung direkt an Prof. Dr. Frank-Martin Belz.

Weitere Information: <http://www.food.wi.tum.de>

## 12. LINKS UND PUBLIKATIONEN

### ***Energieperspektiven nach Ölzeitalter***

Die Deutsche Bank Research hat umfangreiche Thesen für die zukünftige Energieversorgung vorgelegt. Insbesondere fordert sie den Ausbau der Erneuerbaren Energien und geht von deutlich steigenden Energiepreisen aus.

<http://www.foes.de/downloads/nachdemoeilzeitalter.pdf>

### ***Globalisierung und Ökologische Gerechtigkeit***

In einem umfangreichen Beitrag für die Fraktionsklausur von Bündnis 90/Die Grünen stellt Jürgen Trittin seine Vorschläge für eine Strategie „Weg vom Öl – Für eine bessere Umwelt“ vor.

<http://www.foes.de/downloads/trittinthesis.pdf>

### ***Die Mineralölsteuer im Stromsektor erzeugt enorme Mitnahmeeffekte für die Energieversorgungsunternehmen***

Der nachfolgende Artikel untersucht den Effekt, den die Besteuerung von Erdgas und Mineralöl auf die Marktpreisbildung am Strommarkt hat und versucht die dadurch entstehenden Gewinne für die Energieversorger zu quantifizieren.

<http://www.foes.de/downloads/windfalls>

### ***Memorandum zur Kerosinsteuer in den Niederlanden***

Am 1. Januar 2005 haben die Niederlande eine Kerosinsteuer für interne Flüge eingeführt. Eine ausführliche Analyse findet sich unter:

[http://www.foes.de/downloads/memo\\_kerotax\\_NL.pdf](http://www.foes.de/downloads/memo_kerotax_NL.pdf)

### ***Hilft der Ökopunktehandel der Natur?***

Zum Ökopunktehandel mit der Natur findet sich folgender kritischer Artikel aus dem Spiegel:

<http://www.foes.de/downloads/oekopunkte.pdf>

### ***Reader zum GTZ-Workshop zur Ökologischen Steuerreform***

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

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

### ***Energiesubventionen in den USA***

Der Beitrag "Federal Subsidies to Energy in 2003 - A First Look", stellt eine seit langem überfällige Untersuchung der Energiesubventionen der USA dar. Er gibt einen guten Überblick wie die Bundesebene diesen Sektor subventioniert, und welche Wirkungen diese Programme auf den Privatsektor haben. <http://www.earthtrack.net/documents.asp>

### ***Links des Bundesfinanzministeriums zur Ökologischen Steuerreform***

Der Link stellt aktualisierte Übersichten über die

Drucksachen und Plenarprotokolle des Deutschen Bundestags im Zusammenhang mit der Ökologischen Steuerreform vor.

<http://www.bundesfinanzministerium.de>

### ***Publikationsreihe des EU-Umweltbüros „EU-Erweiterung & Umwelt“.***

Das EU-Umweltbüro hat den EU-Erweiterungsprozess in den letzten Jahren insbesondere aus der Umweltperspektive beobachtet und Portraits einzelner Beitrittsländer in der Reihe EU-Erweiterung und Umwelt veröffentlicht.

<http://www.umweltdachverband.at>

### ***Länderstudien zur Ökologischen Finanzreform in der Landwirtschaft***

Mit dem ausdrücklichen Verweis auf die eng begrenzte Zeit und Ressourcen der Autoren veröffentlichen wir ausführliche Berichte zu den Niederlanden, Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland im Rahmen der Untersuchung „Ökologische Finanzreform in der Landwirtschaft“

<http://www.foes.de/4fakten/index.html>

### ***Die Top Ten 2004 der Zukunftsliteratur***

Mit den „Top Ten der Zukunftsliteratur“ hebt das aus Alfred Auer, Hans Holzinger und Walter Spielmann bestehende JBZ -Team (Robert-Jungk-Bibliothek für Zukunftsfragen) die „zehn wichtigsten Neuerscheinungen“ des zu Ende gehenden Jahres besonders hervor, die „gesellschaftliche Entwicklungen kritisch reflektieren und neue Zukunftsperspektiven eröffnen“.

<http://www.foes.de/downloads/topten2004.pdf>

## 13. VERANSTALTUNGEN

### **15.-17.02.05, Rio de Janeiro: Latin America Renewable Energy Fair 2005**

Internationale Messe und Kongress für erneuerbare Energien

Weitere Informationen unter:

<http://www.energie-server.de/Laref/>

<http://www.rio5.com>

Mailto: [international@energie-server.de](mailto:international@energie-server.de)

### **25.-27.02.2005, Böblingen: "erneuerbare energien 2005" Hochkarätige Fachtagungen rund um aktuelle Energie- und Bau Themen**

Die internationale Kongressmesse "erneuerbare energien 2005" im CCB in Böblingen wird einen einzigartigen Überblick über aktuelle Trends, Märkte und Produkte der regenerativen Energien geben. Parallel dazu informiert die "Passiv-Haus 2005" über die gesamte Bandbreite des energieeffizienten Bauens und Sanierens.

Im Rahmen des Tagungsprogramms werden am Freitag und Samstag Kongresse, Seminare und Workshops angeboten.

Weitere Informationen unter:

<http://www.energie-server.de>

Kontakt: Miriam Hegner, Tel. 071 21-30 16 – 0,  
Fax. 071 21-30 16 - 100

Mailto: [redaktion@energie-server.de](mailto:redaktion@energie-server.de)

### **8. - 12. März 2005, München: „Die Alternative“ - Ausblicke auf eine andere Globalisierung. Konferenz mit Träger/innen des Alternativen Nobelpreises**

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

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

Weitere Informationen unter:  
<http://www.goethe.de/alternative>

Kontakt:  
Dr. Geseko v. Lüpke: <mailto:v.luepke@geseko.de>  
Peter Erlenwein: <mailto:erlenwein@yahoo.de>  
Frauke Liesenborghs: <mailto:liesenborghs@gcn.de>  
Anmeldung: Andrea Engl: [forum-film@goethe.de](mailto:forum-film@goethe.de)

Kontakt:

Dr. Geseko v. Lüpke: <mailto:v.luepke@geseko.de>

Peter Erlenwein: <mailto:erlenwein@yahoo.de>

Frauke Liesenborghs: <mailto:liesenborghs@gcn.de>

Anmeldung: Andrea Engl: [forum-film@goethe.de](mailto:forum-film@goethe.de)

### **15.-17.03.2005, Essen: E-world Energy&water Treffpunkt der Energie- und Wasser- wirtschaft**

Auf der E-world energy & water in Essen wird die internationale Energie- und Wasserwirtschaft kompakt an drei Tagen präsentiert. Während der drei Veranstaltungstage werden täglich mehr als 10 Kongresse und Workshops „rund um das Thema Energie & Wasser“ abgehalten.

Weitere Informationen unter:

<http://www.e-world-2005.com>

### **13.-15.04.05, Congress Center Plovdiv Fair Grounds (Bulgarien): EEC '05, 2. Internationale Ausstellung und Konfe- renz für Energie-Effizientes Bauen & Sanieren**

Weitere Informationen unter:

<http://www.energie-server.de/bulgaria>

mailto: [redaktion@energie-server.de](mailto:redaktion@energie-server.de)

### **19.04.2005, Volkshochschule in Greifswald: Ökologische Steuerreform**

Referent: Herr Prof. Dr. Rodi, Lehrstuhl für Öffentliches Recht, Finanz- und Steuerrecht, Rechts-

und Staatswissenschaftliche Fakultät der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Weitere Informationen unter:

<http://www.vhs-greifswald.de/>

Kontaktperson: Frau Friemel:

[friemel@vhs-greifswald.de](mailto:friemel@vhs-greifswald.de)

**23.04.05, Stadthalle Fürth:  
2. Bundeskongress für  
Fotovoltaikbetreibergesellschaften**

Weitere Informationen unter:

<http://www.bundeskongress-pv.de/>

mailto: [redaktion@energie-server.de](mailto:redaktion@energie-server.de)

**14-17.06.2005, Lissabon (Portugal):  
ESEE 2005 - the 6th International  
Conference of the European Society for  
Ecological Economics**

ESEE 2005 will provide a forum for scientific debate and discussion on theoretical and practical issues in the field of ecological economics, focusing on the links between science, society and policy. The general theme of ESEE 2005 will be Science and Governance - The Ecological Economics Perspective. The forum is open to all those interested in sustainability issues, independently of their affiliation with the ecological economics scientific community.

Further information on: <http://www.esee2005.org>.

## 14. IMPRESSUM

### ***Haben Sie eine neue Adresse oder Email?***

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

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

Das freut uns! Dann haben wir eine Bitte an Sie: Spenden Sie und/oder werden Sie Mitglied bei uns! Wie Sie wissen, ist der FÖS auf Spenden angewiesen. Insbesondere diejenigen unter Ihnen, die keine Mitglieder bei uns, aber zufrieden mit unserer Arbeit, bzw. den Mitteilungen/Newslettern sind, können sich überlegen, ob sie unsere Arbeit mit einer Spende unterstützen

wollen. Wir wären Ihnen sehr dankbar! Die Bankverbindung: GLS Gemeinschaftsbank e.G. BLZ 430 609 67 Konto 804 371 30 00

Noch mehr würden wir uns freuen, wenn Sie uns als Mitglied unterstützten. Der Beitrag beträgt 60 € für Förder- und 200 € für Aktivmitglieder. Ein Beitrittsformular finden Sie unter:

<http://www.foes.de/kontakt.html>.

### ***Wie kann der Newsletter noch besser werden?***

Bitte schicken Sie uns Ihre Anregungen, Kritik, Wünsche und auch gerne Literatur-/Link-Hinweise, damit wir den Newsletter weiter verbessern können. Wenn Sie selbst einen Beitrag schreiben möchten, freuen wir uns sehr, bitten aber, diesen vorher mit uns abzustimmen (<mailto:foes@foes.de>).