

ÖKOSTEUERNEWS 33 – MÄRZ 2005

NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOSOZIALEN FINANZREFORM

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

GREEN BUDGET GERMANY

Landsberger Str. 191 80687 München <http://www.foes.de> und <http://www.eco-tax.info>

Fon 089-520113-13 Fax 089-520113-14 foes@foes.de

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

Wir sind auf Spenden unserer Leser dringend angewiesen

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

ISSN 1611-4035

Inhalt dieser Ausgabe

1.	EDITORIAL / LEITARTIKEL	2
2.	FÖS-JAHRESTAGUNG UND MITGLIEDERVERSAMMLUNG	4
3.	FÖS IN EIGENER SACHE.....	4
4.	FINANZREFORM UND NATURSCHUTZ	6
5.	KIOTO IN KRAFT	8
6.	KLIMASCHUTZ DEUTSCHLAND-USA	13
7.	FOLGEN DES KLIMAWANDELS	15
8.	EMISSIONSHANDEL.....	18
9.	MAUT	19
10.	KEROSINSTEUER	20
11.	VERKEHR.....	22
12.	ENERGIE.....	26
13.	WEITERE UMWELTTHEMEN IN DEUTSCHLAND	27
14.	WEITERE UMWELTTHEMEN INTERNATIONAL	30
15.	DISKUSSIONSFORUM	32
16.	JOBS.....	32
17.	LINKS UND PUBLIKATIONEN.....	33
18.	VERANSTALTUNGEN.....	35

1. EDITORIAL / LEITARTIKEL

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freundinnen und Freunde der Ökologisch-Sozialen Finanzreform,

Mensch mag seinen Ohren kaum trauen: Der Bundeskanzler hat in seiner Regierungserklärung am 17.03.2005 den Kern einer Ökologischen Finanzreform zum Herzstück seiner Politik zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit erklärt. Konkret schlägt er vor, mit der Abschaffung der Eigenheimzulage die Senkung der Arbeitslosenversicherung, aber auch die Verlängerung des KfW-CO₂-Gebäudesanierungsprogramms bis mindestens 2007 zu finanzieren. Der FÖS hatte diese Optionen bereits in sein Memo 2004 aufgenommen und der Bundesregierung vorgeschlagen. Die Opposition hat in dem sich unmittelbar anschließenden Job-Gipfel erfreulicherweise der Verlängerung des KfW-CO₂ Gebäudesanierungsprogramms zugestimmt, allerdings unverständlicherweise der Abschaffung der Eigenheimzulage ihre Zustimmung verweigert. Sie will mit letzterem eine große Steuerreform teilweise gegen finanzieren. Damit aber ist vorerst auch die vom Bundeskanzler vorgeschlagene Senkung der Lohnnebenkosten in Form der Arbeitslosenversicherung hinfällig. Immerhin kann man als Fortschritt festhalten, dass die Eigenheimzulage mittlerweile von allen Seiten als umweltschädliche und volkswirtschaftlich und fiskalisch überflüssige Subvention anerkannt wird.

Ich hoffe, Sie haben das Schmunzeln gesehen, dass die oberen Worte begleitet hat. Natürlich hatte der Bundeskanzler nicht nur den FÖS als Berater, aber es zeigt, dass der FÖS sehr realitätsnahe und dennoch ökologisch anspruchsvolle und Ziel führende Vorschläge entwickelt hat.

Auch mit anderen bedeutenden Persönlichkeiten ist der FÖS übrigens im Gespräch. Konkret hat er mit dem UNEP-Exekutivdirektor, Professor Klaus Töpfer, und dem Chefökonom der Weltbank, Anwar Shah, grundsätzlich vereinbart, sobald möglich, öffentliche Veranstaltungen mit Ihnen in Deutschland zu organisieren. Sie sehen also, es lohnt sich, über Ihre Mitgliedschaft und Ihre Spenden den FÖS zu unterstützen.

Der Vorstand würde sich sehr freuen, Sie bei

unserer diesjährigen Tagung zum Thema „Ökosteuer wohin? Ökologische Finanzreform und Emissionshandel“ in Tutzing am 15./16. April 2005 sowie der anschließenden Mitgliederversammlung in München am 17. April 2005 zu begrüßen.

Herzliche Grüße,
Kai Schlegelmilch

Die Ökosteuer hat die Sozialabgaben gedrosselt – Grünes Vorbild

[Fritz Vorholz, Die Zeit 17. März 2005] Von wegen Mehrwertsteuern. Ökosteuern, sagt Anselm Görres, seien die einzigen Zwangsabgaben mit Mehrwert – und deshalb auch besser als jede andere Steuer geeignet, die jobvernichtenden Sozialabgaben teilweise zu ersetzen.

Görres, Vorsitzender des Fördervereins Ökologische Steuerreform (FÖS), sieht in der um sich greifenden Begeisterung für eine höhere Mehrwertsteuer auf die Konsumausgaben vor allem zweierlei: eine bequeme Versuchung und eine „zeitgenössische Erscheinungsform des Calvinismus“, den steuerpolitisch verbrämten Aufruf zur Askese. „Tax bads, not goods“, stellt Görres dieser Versuchung gegenüber. Schließlich sei es gar nicht einzusehen, dass ausgerechnet jene Aktivitäten vor der Besteuerung verschont blieben, die auf Dauer nicht zu verantworten seien. Der Klima-frevel zum Beispiel. Gemeinsam mit weiteren 23 Organisationen macht Görres' Förderverein sich deshalb für die Erhöhung der Energiesteuern stark. Daran führe kein Weg vorbei, heißt es in einer Erklärung, auf die sich die Verbände Ende des vergangenen Jahres geeinigt haben. Rund 18 Milliarden Euro bringt die Ökosteuer der Kasse des Bundes. Das Gros davon wird postwendend an die Rentenversicherung weitergeleitet, die so somit entlastet.

Allerdings merken die Beitragszahler davon kaum etwas. Denn gleichzeitig ist der Finanzbedarf der Sozialversicherung gestiegen, weil die Menschen immer älter werden und die Einnahmen auch wegen der hohen Arbeitslosigkeit sinken. Per Saldo ist deshalb der Beitragssatz mit rund 42 Prozent heute fast so hoch wie vor der ökologischen

Steuerreform im Jahr 1998. Allerdings wäre er ohne die Ökosteuer um 1,7 Prozentpunkte gestiegen. Insofern hat die Ökosteuer den Faktor Arbeit billiger gemacht – während der Naturverbrauch teurer geworden ist.

„Bis zu 250 000 neue Arbeitsplätze“ könnten mit einer ökologischen Steuerreform bis zum Jahr 2010 entstehen, so die Hochrechnung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) vor vier Jahren. Die Umfinanzierung von Sozialleistungen durch eine weitere Erhöhung der Ökosteuern ließe vermutlich noch mehr Jobs entstehen – womöglich sogar mehr, als die Operation Mehrwertsteuer brächte. Die würde schließlich auch arbeitsintensive Dienstleistungen teurer machen. Auf der Habenseite der Ökosteuer schlägt außerdem deren Innovationswirkung zu Buche: Energieeffiziente Zukunftstechnologien würden wettbewerbsfähiger, während eine Mehrwertsteuererhöhung keinerlei Innovationseffekte hätte. Gleichwohl spricht auch einiges dafür, die Mehrwert- statt der Ökosteuer zu erhöhen. Erstere zeichnet dadurch aus, dass sie gegenüber Im- und Exporten neutral wirkt. Hingegen beschert Letztere den energieintensiven Unternehmen Konkurrenz Nachteile, die nur durch komplizierte Sonderregelungen ausgeräumt werden können. Auch sind die Verteilungswirkungen der Mehrwertsteuer weniger problematisch als jene der Ökosteuer, besonders wenn sie auf Heizstoffe und Strom erhoben wird. Das stärkste Argument gegen höhere Ökosteuern ist allerdings ihre geringe Akzeptanz: Nur rund ein Viertel der Bevölkerung befürwortet sie. Allerdings kämpft Anselm Götter dafür, die Ökosteuer- und die Mehrwertsteuerfraktion nicht gegeneinander auszuspielen. Deutschlands Steuersystem sei „eine in Jahrhunderten gewachsene Festung, mit Kasematten und Türmchen, mit Klappbrücken und Schießscharten, mit abschreckendem Haupttor und vielen kleinen Hintertürchen“, sagt Götter. Wer diese Festung schleifen will, dürfe sich nicht wechselseitig blockieren. Zur Not könnte sich Götter deshalb damit abfinden, dass beide Steuern steigen, die Öko- wie die Mehrwertsteuer – auf dass die Arbeit billiger werde.

Schröder will mit Sechs-Punkte-Plan 150.000 Jobs schaffen

[*Spiegel online 16. März 2005*] Am Tag vor seiner Regierungserklärung und dem Jobgipfel mit den Unionsspitzen will Kanzler Schröder dem Kabinett einen Sechs-Punkte-Plan zum Abbau der Arbeitslosigkeit vorlegen. Dazu gehört Zeitungsberichten zufolge eine drastische Senkung der Körperschaftssteuer und der Abbau der Eigenheimzulage.

Auf dem Jobgipfel wolle Gerhard Schröder (SPD) Reformen im Umfang von etwa 17 Milliarden Euro vorschlagen, berichtet die "Rheinische Post". Der Sechs-Punkte-Plan des Kanzleramts sehe unter anderem vor, die Arbeitslosenversicherungsbeiträge um 1,5 Punkte zu senken und durch den Abbau der Eigenheimzulage zu finanzieren. Das solle bis zu 150.000 neue Jobs bringen.

Die Bundesregierung will zudem angeblich den Körperschaftssteuersatz von derzeit 25 auf 19 Prozent senken. Darauf einigte sich nach Informationen der "Financial Times Deutschland" gestern eine Ministerrunde unter Leitung des Bundeskanzlers. Die Steuersenkung werde ein zentraler Vorschlag in Schröders morgiger Regierungserklärung sein. Die Mindereinnahmen sollen dem Blatt zufolge durch eine Verschärfung der Mindestgewinnbesteuerung komplett gegenfinanziert werden. Zudem wolle die Regierung auf die Forderung der Union eingehen, die Erbschaftssteuer für Personengesellschaften zu senken.

Die Regierung berät heute Eckpunkte für Maßnahmen gegen die Rekord-Arbeitslosigkeit und zur Ankurbelung der Wirtschaft. Am Abend kommen zudem die Spitzen von SPD und Grünen zusammen. Diskutiert werde unter anderem auch, die bisherige Möglichkeit zur Absetzbarkeit "haushaltsnaher Dienstleistungen" auf das Handwerk zu erweitern und dieses so zu fördern, berichtete die "Berliner Zeitung".

<http://www.spiegel.de/politik/deutschland/>

2. FÖS-JAHRESTAGUNG UND MITGLIEDERVERSAMMLUNG

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

Sehr herzlich möchten wir alle ÖSR-Interessierten zu unserem Veranstaltungshighlight 2005 in die Politische Akademie Tutzing am schönen Starnberger See bei München einladen.

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

Wir freuen uns sehr dabei hochkarätige Gäste und spannende Gäste aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und Politik begrüßen zu können.

Das genaue Programm mit allen Referenten finden sie unter:

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

Wir würden uns sehr freuen, wenn sie sich umgehend bei unserem Partner der Politischen Akademie Tutzing anmelden würden:

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

<mailto:R.Heinz@apb-tutzing>

17.04.2005, München, FÖS-Mitgliederversammlung

Anschließend an die Tagung in der Politischen Akademie Tutzing führen wir am Sonntag, den 17.4.2005 in der Schweisfurth-Stiftung, Südliches Schloßbrondell 1 mitten in München unsere jährliche Mitgliederversammlung von 11 bis 16 Uhr durch. Alle Mitglieder und Interessierten sind dazu herzlich eingeladen!

Neben Berichten des Vorstandes, Finanzen und Wahlen stehen ein Vortrag zur Kerosinsteuer von Matthias Seiche und Kai Schlegelmilch sowie eine allgemeine Perspektivdebatte zur Weiterführung der Ökologischen Steuer- und Finanzreform 2005 auf dem Programm. Für Teilnehmer an der Tagung in Tutzing ist dort eine zusätzliche Übernachtung von Samstag auf Sonntag möglich.

Die Einladung und Tagesordnung finden sie hier: <http://www.foes.de/3aktuelles/veranstaltungen.html>

3. FÖS IN EIGENER SACHE

Spendenaufruf für den Adam-Smith-Preis 2005

Wie auch im letzten Jahr wollen wir auch 2005 den Adam-Smith-Preis für marktwirtschaftliche Umweltpolitik verleihen. Kriterien für die Verleihung sind herausragende wissenschaftliche, politische oder publizistische Beiträge für die Entwicklung oder den Einsatz marktorientierter Umweltinstrumente oder die Stärkung des Verursacherprinzips. Die nächste Verleihung findet auf der Tagung in der Politischen Akademie Tutzing am 16. April im größeren Kreis statt.

Damit wir diese neue öffentlichkeitswirksame Auszeichnung mit mindestens der gleichen Preissumme (1000 Euro) wie 2004 verleihen können, sind wir auf Ihre tatkräftige Unterstützung zwingend angewiesen.

Wir bitten Sie daher herzlich um eine Spende an den FÖS!

Unter <http://www.spendenportal.de/> können Sie dem FÖS auch online spenden. Weitere Informationen zur Idee und den bisherigen Preisträgern finden Sie unter <http://www.foes.de/3aktuelles/Asmith.html>

Gemeinsame Veranstaltung von FÖS und Global Marshall Plan-Initiative war großer Erfolg!

[Berivan Pont, FÖS 23.02.2005] Die Veranstaltung, organisiert vom FÖS in Zusammenarbeit mit der Global Marshall Plan-Initiative, der Umweltakademie und der Gregor Luisoder Umweltstiftung, bestand aus zwei Präsentationen gefolgt von Diskussion und Fragestunde zum Thema *Globales UmSteuern für die Umwelt*. Die überaus erfolgreiche Veranstaltung fand am Montag, den 21. Februar 2005 in den Räumen der Gregor Luisoder Umweltstiftung statt und wurde von annähernd 70 Teilnehmern besucht.

Das Publikum sowie die beiden Redner des Abends, Prof. Dr. Rademacher und Dr. Anselm Görres, wurden herzlich begrüßt von Claus Obermeier; Geschäftsführer der Gregor Luisoder Umweltstiftung.

Professor Dr. Rademacher, Vorstandsvorsitzender des *Forschungsinstituts für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung* hielt einen Einführungsvortrag über die Inhalte und Ziele der Global Marshall Plan-Initiative. Er erklärte die zugrunde liegende Motivation und zeigte Wege auf, mit der die Initiative ihre Ziele erreichen will. Professor Rademacher stellte die unfaire Natur des kapitalistischen Systems in den Vordergrund und betonte gleichzeitig die Umweltproblematik, die sowohl vom globalen Kapitalismus als auch von der explosiven Bevölkerungszunahme ausgingen. Als Folge von dieser Entwicklung unterstütze die Global Marshall Plan-Initiative die Bedeutung eines weltweiten ökonomischen und sozialen Entwicklungskonzepts als einzige nachhaltige Verhaltensoption auf lange Sicht. Wie der Name der Initiative schon deutlich mache, orientiert sich dieses Entwicklungskonzept an dem US-amerikanischen Plan, Europa nach dem Zweiten Weltkrieg vor einem Wirtschaftschaos zu bewahren. Heute ruft die Initiative dagegen nach Europa, die Führung dieser globalen Bewegung zu übernehmen. Professor Rademacher zeigte weiterhin mögliche Wege auf, das hoch ambitionierte Projekt zu verwirklichen. Dazu gehören seiner Ansicht nach die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen in der Weltwirtschaft, die Förderung von kleinen und mittleren Unternehmen sowie die Einführung von

Kleinkreditsystemen um eine nachhaltige Entwicklung voranzutreiben. Große Hoffnung auf die G8 Präsidentschaft von Großbritannien setzend, preiste Rademacher den britischen Finanzminister Gordon Brown an und betonte, er bleibe optimistisch, dass gute Fortschritte im Sinne der Initiative gemacht werden können, besonders im Zuge der britischen Präsidentschaft 2005.

Dr. Anselm Görres, Vorsitzender des Fördervereins *Ökologische Steuerreform e.V.*, hielt darauf folgend einen Vortrag über „Die Ökologische Steuerreform als Baustein einer nachhaltigen Entwicklung“. Dr. Görres argumentierte, dass die Diskussion zur Nachhaltigkeit auf drei Fragestellungen abzielen sollte: das Ausmaß des Problems, das beste einzusetzende Instrument sowie der Instrumentenmix, der für eine Implementierung von Nachhaltigkeit notwendig sei.

Die Mehrzahl der Politiker wolle sich nicht zu ernsthaft mit dem Problem auseinandersetzen, fuhr Dr. Görres fort, da sich Nachhaltigkeit und andere ökologische Themen noch immer gewisser Unbeliebtheit erfreuten. Er kritisierte Politiker und solche Entscheidungsträger, die wirtschaftliche Belange den ökologischen Bedürfnissen vorzögen, womit die große Mehrheit gemeint sei, die nicht wahrhaben wolle, dass die Wirtschaft eben kein geschlossener Kreis und unabhängig von ökologischen Belangen sei. Die Wahrheit ist, zeigte Görres auf, dass die globale Ökonomie nicht mehr als ein Subsystem der globalen Ökologie sei. Der Referent fuhr fort zu erläutern, dass die Implementierung von Umweltsteuern die beste Lösung dieses Problems der politischen Trägheit darstelle. Als politisches Instrument erfreuen sich Ökosteuern in der EU seit den 90er Jahren großer Beliebtheit, da sie den ökologischen Nutzen mit positiven fiskalischen Effekten verbinden- und, so Görres weiter, diese Vorteile seien gleichsam übertragbar auf andere Länder. Auf lange Sicht, zeigte Görres auf, sei ein Instrumentenmix von Ökosteuern, Emissionshandel und anderen Mechanismen notwendig, um eine nachhaltige Entwicklung sicher zu stellen.

Die anschließende Diskussion verdeutlichte das immer noch größte Hindernis zur Einführung der Ökologischen Finanzreform und der weit reichenden Vision des Global Marshall Plans: politische Trägheit.

Die Moderation wurde übernommen von Richard Häusler, Direktor der Umweltakademie. Anschließend wurde die Diskussion am kalten Buffet lebhaft weitergeführt.

Links der teilnehmenden Parteien:

Global Marshall Plan Initiative:

http://www.globalmarshallplan.org/index_ger.html

Gregor Luisoder Umweltstiftung:

<http://www.glus.org/>

Die Umwelt-Akademie:

<http://www.die-umwelt-akademie.de/>

4. FINANZREFORM UND NATURSCHUTZ

Experten aus Natur- und Klimaschutz fordern Ausweitung der Ökologischen Finanzreform

[FÖS-Pressemitteilung, 10.02.2005] Erstmals trafen sich auf der Ostseeinsel Vilm Experten aus Klimaschutz und dem Naturschutz, um gemeinsame Strategien für die in diesem Jahr anstehende politische Entscheidung zur Weiterentwicklung der Ökologischen Steuer- und Finanzreform zu diskutieren. Bei der gemeinsamen Tagung von Fördervereins Ökologische Steuerreform (FÖS) und des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) in der Internationalen Naturschutzakademie wurden neueste Forschungsergebnisse zum Abbau umweltschädlicher Subventionen und der Schaffung positiver Anreize durch Steuern und Abgaben in den Bereichen Naturschutz, Landwirtschaft, Boden, Verkehr und Energie diskutiert.

In der Landwirtschaftspolitik haben EU und Bundesregierung bereits den Abbau umweltschädlicher Subventionen erfolgreich eingeleitet und ökologischen Aspekten ein stärkeres Gewicht gegeben. Die positiven Erfahrungen mit den Abgaben auf Dünge- und Pflanzenschutzmitteln in mehreren europäischen Staaten sollten auch in die Entscheidungsfindung zur Fortentwicklung der Ökologischen Finanzreform einbezogen werden. Diese Beispiele verdeutlichen die Notwendigkeit einer ökologischen Ausrichtung des gesamten Finanzsystems, denn ohne zusätzliche Anreize

stoßen die bisherigen Instrumente in vielen Bereichen an ihre Grenzen.

Daher ist eine Stärkung der Ökologischen Finanzreform auch für den Naturschutz notwendig. Dazu gehört die weitere Reduzierung der Pendlerpauschale, mit der Anreize zur Zersiedlung der Landschaft abgebaut werden. Zusätzlich wird damit der CO₂-Ausstoß und das Verkehrsaufkommen verringert. In die gleiche Richtung würde die Abschaffung der Eigenheimzulage wirken. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird eine teilweise Verwendung der frei werdenden Mittel für die dringend gebotene Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in den Innenstädten empfohlen. Zugleich würden davon wichtige Impulse für die mittelständische Bauwirtschaft und das Handwerk ausgehen.

Eine vollständige Dokumentation der Tagungsbeiträge und –vorträge findet sich unter:

<http://www.foes.de/3aktuelles/vilm2005.html>

Ökologische Finanzreform – Landschaftsverbrauch (be-)steuern

[Christian Meyer, Artikel in der punkt.um März 2005] Während die Ökologische Steuerreform im Bereich Energie und Verkehr relativ weit vorangekommen ist, pflegen marktwirtschaftliche Anreize für den Naturschutz oder in der Landwirtschaft noch ein Schattendasein. Dabei ist das Grundprinzip durchaus übertragbar wie eine Tagung des Fördervereins Ökologische Steuerreform (FÖS) und des Bundesamtes für Naturschutz auf der Insel Vilm am 31.1.-2.2.2005 zeigte.

Das Verursacherprinzip – wer Natur verbraucht oder Schadstoffe emittiert, muss für die Folgen aufkommen – ist auch für diese Bereiche von hoher Bedeutung und anwendbar. Mittels ökonomischer Instrumente könnte so das sehr dominante Ordnungsrecht ergänzt werden.

Sonst werden sich die Effekte weiter verstärken: Die Zersiedelung der Landschaft zerstört nicht nur Lebensräume, sondern erzeugt zusätzlichen Verkehr und Emissionen. Die durch falsche ökonomische Rahmenbedingungen geförderte Verödung der Innenstädte schafft Folgelasten im Bereich Soziales und Lebensqualität. Wie in einem Teufelskreis wächst so bei langfristig abnehmender Bevölkerungszahl die Flucht von

Menschen und Gewerbe auf die sprichwörtliche „Grüne Wiese“.

Mit 93ha/Tag ist der Verlust wertvoller Fläche in Deutschland durch Siedlungen und Verkehr heute noch viel zu hoch. Vom 30ha-Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie oder gar vom Nullwachstum sind wir mit den bisherigen Maßnahmen weit entfernt.

Immer mehr wird erkannt: Das klassische Ordnungsrecht mit seinen Auflagen und Verboten stößt auch im Naturschutz zunehmend an seine Grenzen. Die negative Grundhaltung vieler Kommunen und Landnutzer gegenüber der Weiterentwicklung der Naturschutzpolitik hat auch etwas mit mangelnden finanziellen Anreizen zu tun. Im Gegenteil fördern ökologisch schädliche Subventionen wie die Eigenheimzulage oder die Pendlerpauschale die Zersiedelung der Landschaft und erzeugen zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse mit all ihren Folgen.

So beruhen die wichtigsten Einnahmen der Kommunen (Grundsteuer, Grunderwerbsteuer, Gewerbesteuer, Kopfanteil an der Einkommensteuer) weitgehend auf einem ökologisch kontraproduktiven Wettbewerb um Gewerbeflächen und Bauland. Obwohl die Zahl der Menschen und Betriebe bundesweit rückläufig ist, riskiert eine Gemeinde, die keine Baugrundstücke für neue Einwohner und Betriebe zur Verfügung stellt, beim bestehenden System, dass ihre Haupteinnahmequellen immer weniger sprudeln.

Das dies auch anders geht, zeigen erfolgreiche Beispiele aus Brasilien und den USA. So wuchs der Anteil der kommunalen Naturschutzflächen im brasilianischen Bundesstaat Parana innerhalb von 10 Jahren nach Einführung eines ökologischen Indikators in den Finanzausgleich um 192 Prozent.

Auch für Deutschland gibt es mittlerweile durchgerechnete Vorschläge für die Aufnahme von Naturschutzanstrengungen in den kommunalen Finanzausgleich.

Ein weiteres Instrument, welches in den USA in modifizierter Form schon mit Erfolg praktiziert wird, ist der Handel mit Flächenzertifikaten. Dabei wird ähnlich wie beim Emissionshandel eine Obergrenze zu bebauender Fläche festgelegt und auf die Kommunen verteilt. Gemeinden, die

mehr Baufläche ausweisen wollen, als sie Rechte haben, müssen diese Flächenzertifikate von anderen Kommunen abkaufen. So wird sparsame Baulandausweisung belohnt, ohne gleichzeitig in die kommunale Planungshoheit durch Verbote einzugreifen. Die Einführung dieses kommunalen Flächenhandels fordert insbesondere der Nachhaltigkeitsrat in Baden-Württemberg.

Auf obiger Tagung wurde deshalb erstmals gemeinsam von Klimaschützern, Ökosteuers-Protagonisten und Naturschützern die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Ökologischen Finanzreform für die Bereiche Naturschutz und Landwirtschaft erörtert. Dabei zeigte sich die hohe Erwartungshaltung seitens der NaturschützerInnen und die sehr befruchtende Debatte für beide Seiten als eine gute Basis für weitere Kooperationen.

Von Seiten der Umweltverbände und des Naturschutzes wurde insbesondere auf eine überfällige Reform der Grundsteuer hin zu einer Flächennutzungssteuer gedrungen. Einig waren sich auch die Experten, dass deren Niveau deutlich über dem bisherigen Aufkommen liegen muss, um die gewünschten Lenkungseffekte zu erzielen.

Angesichts der demographischen Entwicklung bietet sich hier ein Bündnis von Ökonomen, Naturschützern, Kommunen, Städteplanern, Einzelhandel und den Bewohnern der Innenstädte an. Ein stärkerer Abbau von „Zersiedlungsprämien“ könnte ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität und von Investitionen in den Innenstädten werden. Gerade auch in Kombination mit Maßnahmen der Sozialpolitik, der energiesparenden Gebäudesanierung und kinderfreundlichen Freiflächengestaltung bieten sich hier sinnvolle Lösungen an. Die Teilnehmer empfahlen daher eine teilweise Verwendung der Einnahmen aus der Ökologischen Finanzreform für die dringend gebotene Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität in den Innenstädten zu verwenden. Zugleich würden davon wichtige Impulse für die mittelständische Bauwirtschaft und das Handwerk ausgehen.

Im Bereich der Landwirtschaft zeigte eine Bilanz der bisherigen Reformen auf EU- und Bundesebene, dass zum einen der Umfang der Subventionen an die Landwirtschaft deutlich reduziert wird und zum anderen – und noch

bedeutsamer –, dass die Fördertatbestände verstärkt auf eine nachhaltige, umweltverträglichere Landwirtschaft zielen. Zusätzliche Impulse können gleichwohl Abgaben auf Dünge- und Pflanzenschutzmittel setzen. Deutschland wäre ähnlich wie bei der „klassischen Ökosteuer“ auch bei weitem nicht Vorreiter: So sind z.B. in Schweden, Dänemark, Norwegen oder den Niederlanden seit langem unterschiedliche Steuern und Abgaben auf Pestizide- und Düngemittel in Kraft. Die Einnahmen fließen zumeist aufkommensneutral in die Landwirtschaft zurück und erhöhen die Effizienz der Maßnahmen. In Norwegen und Schweden ist sowohl eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Produktion als auch eine deutliche Senkung des Einsatzes von Pestiziden und Düngemitteln erkennbar.

Ähnlich wie bei der klassischen Ökologischen Steuerreform könnten so neben der doppelten Dividende bei Beschäftigung und Umweltschutz auch soziale und städtebauliche Ziele, wie die Verbesserung der Innenstädte, erreicht werden. Es wurde als Aufgabe z.B. des Bundesumweltministeriums angesehen, eine Gesamtstrategie der Instrumente in zeitlicher Abfolge zu entwickeln, um auch beim Naturschutz mit ökonomischen Instrumenten „Boden gut zu machen“.

<http://www.oekom.de/verlag/german/>

„Baulandausweisungsumlage“ (BLAU): zweifaches flächenpolitisches Steuerungspotenzial“

[Raimund Krumm, IAW 2004] In der nachstehend angeführten Studie zu diversen Steuerungsinstrumenten zur Begrenzung von Flächenverbrauch und Bodenversiegelung wird neben dem zur Zeit in der Diskussion stehenden Konzept „interkommunal handelbarer „Flächenausweisungszertifikate“ (Flächenausweiskontingente u.ä.) auch das vom Autor entwickelte Konzept einer von den Kommunen an den Bund bzw. das Bundesland zu zahlenden „Baulandausweisungsumlage“ (BLAU) erörtert.

Zwar weist BLAU eine geringere ökologische Treffsicherheit auf als die Zertifikatelösung, der neue Umlageansatz hat jedoch u.a. den Charme, dass er neben der Umlageerhebung auch noch

über eine zweite flächenpolitische Steuerungsoption verfügt. So kann neben der Erhebung der Umlage (die eine Verteuerung und damit Einschränkung der kommunalen Bauflächenausweitung impliziert) zusätzlich auch noch die Verwendung des Umlageaufkommens in den Dienst der ökologischen Lenkungsfunktion gestellt werden. Aus dem BLAU-Aufkommen könnte etwa die finanzielle Förderung der städtebaulichen Innenentwicklung erfolgen oder die „Abgeltung ökologischer Ausgleichsleistungen“ (Finanzzuweisungen an Kommunen, die ihrem Umland naturnahe Räume o.ä. zur Verfügung stellen). Insofern kann die Baulandausweisungsumlage in einer „Zweitfunktion“ auch als Finanzierungsinstrument für Öko-Finanzzuweisungen dienen.

Neben der Baulandausweisungsumlage und den Flächenausweisungszertifikaten erörtert die Studie u.a. Flächennutzungssteuern und flächenschutzbezogene Finanzzuweisungen. Für alle behandelten Instrumente werden zunächst alternative instrumententechnische Ausgestaltungsformen vorgestellt, die dann aus ökologischer, ökonomisch-fiskalischer sowie verteilungspolitischer Sicht bewertet werden.

http://www.iaw.edu/pdf/IAW-News_2_2004.pdf

5. KIOTO IN KRAFT

Offener Brief von Umweltorganisationen an den Umweltminister

[Berlin, 26. Januar 2005]

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

kurz vor dem Inkrafttreten des Kioto-Protokolls blickt die Öffentlichkeit verstärkt auf die erreichten Fortschritte in der deutschen Klimapolitik.

Deutschland hatte lange Jahre Erfolge in der Reduktion der klimaschädlichen Treibhausgase zu vermelden. Seit geraumer Zeit hat sich das Blatt aber gewendet. Insgesamt stagnieren die Kohlendioxidemissionen seit 1999 mit leichten jährlichen Schwankungen. Die Erfolge beim Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs werden durch die Entwicklungen im Stromsektor konterkariert. Hier steigen

die Emissionen kontinuierlich durch den wachsenden Stromverbrauch und die zunehmende Kohleverstromung. Eine Strategie, wie diese Entwicklung aufgehalten und umgekehrt werden könnte, gibt es weder von der Bundesregierung, noch wird eine solche von Ihrem Hause vorgelegt. Angesichts der verstärkten Warnungen aus der Wissenschaft vor einer dramatischen Verschärfung des Klimawandels ist dieser Stillstand in Deutschland alarmierend. In Ihrer Zeit als Umweltminister wird das nationale Klimaschutzziel zur Verringerung der Kohlendioxidemissionen um 25 Prozent bis 2005 nicht erreicht werden. Sie haben sich auf das schwächere Kioto-Ziel zurückgezogen. Aber selbst dieses Ziel wird ohne die Festschreibung von zusätzlichen Maßnahmen im neuen Klimaschutzprogramm um 20 Millionen Tonnen CO₂ verfehlt werden. Sie haben einen Entwurf in die Ressortabstimmung gegeben, der weitgehend substanzlos ist. Dies wird der von Deutschland beanspruchten Vorreiterrolle in der internationalen Klimaschutzpolitik in keiner Weise gerecht. Die Umweltverbände haben mehrfach und frühzeitig die Erwartungen an die Fortschreibung des Klimaschutzprogramms formuliert: Es sollte auf eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 40 Prozent bis 2020 ausgerichtet sein und verbindliche Maßnahmen festlegen, um dieses Ziel zu erreichen. Auch hier enttäuscht der vorgelegte Entwurf. Mit der Ausrichtung des Programms auf das Kioto-Ziel verschieben Sie einen Großteil der notwendigen Emissionsminderungen auf den knappen Zeitraum zwischen 2012 und 2020. Mit jeder Verschiebung steigen aber die Anpassungskosten und daher auch die dann zu erwartenden politischen Widerstände zur Durchsetzung der Maßnahmen. Seit vielen Jahren schlagen die Umweltverbände eine Fülle praktikabler Maßnahmen vor, die den Klimaschutz kostengünstig voranbringen würden: Einen anspruchsvolleren Emissionshandel, Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung, höhere Fördermittel für die Gebäudesanierung, Verschärfung der Standards für die Altbausanierung, Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform und Abbau klimaschädlicher Subventionen, Markteinführungsprogramm für effiziente Stromnutzung bzw. Energieeffizienz-Fonds, Reform der KFZ-Steuer mit CO₂ als Bemessungsgrundlage und klimapolitische Instrumente im Flugverkehr

(Emissionsabgabe bzw. Emissionshandel und Kerosinsteuer) – um nur einige exemplarisch zu nennen.

Wir teilen Ihre Einschätzung, dass das Klimaschutzprogramm eine Angelegenheit der gesamten Bundesregierung ist und sich auch der Bundeskanzler und die anderen zuständigen Ressorts – insbesondere Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement – zu den notwendigen Maßnahmen bekennen müssen. Das entlässt das federführende Ministerium aber nicht aus der Verantwortung, solche Maßnahmen in die Ressortabstimmung einzubringen und sie dann auch durchzusetzen. Sehr geehrter Herr Bundesminister, wir möchten Sie dringend bitten, dem Klimaschutz in Ihrer Politik wieder einen höheren Stellenwert zu geben und weitere Maßnahmen in das Klimaschutzprogramm aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Maier, Leiter Projektstelle FUE
Klaus Milke, stv. Vorsitzender Germanwatch
Peter Prokosch, Geschäftsführer WWF
Jürgen Sattari, Vorstandssprecher Robin Wood
Olaf Tschimpke, Präsident NABU
Hubert Weinzierl, Präsident des DNR
Dr. Angelika Zahrnt, Vorsitzende des BUND
http://www.bund.net/lab/reddot2/pdf/trittin_brief.pdf
<http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/>

"Der notwendige erste Schritt auf einem langen Marsch zur Klimastabilisierung"
Erklärung von Bundesumweltminister Jürgen Trittin zum Inkrafttreten des Kioto-Protokolls.

[Pressedienst BMU, 16. Februar 2005] Das Inkrafttreten des Kioto-Protokolls ist ein wahrhaft historisches Ereignis: Erstmals gibt es einen völkerrechtlich verbindlichen Deckel auf den Ausstoß von Treibhausgasen. Bereits 141 Staaten haben das Protokoll trotz aller Schwierigkeiten ratifiziert - und es werden immer mehr. Sie haben sich nicht durch das unilaterale Powerplay eines Landes blockieren lassen. Der Klimawandel ist die größte Herausforderung für die nachhaltige Entwicklung im 21. Jahrhundert. Den Kampf gegen den Klimawandel können wir nur gemein-

sam gewinnen. Wir sind auf verbindliche multilaterale Prozesse angewiesen. Der internationale Klimaschutz und das Kioto-Protokoll sind ein gutes Beispiel für solche multilaterale Zusammenarbeit.

Das Kioto-Protokoll ist ein dringend notwendiger erster Schritt auf einem langen Marsch zur Klimastabilisierung. Bei aller Freude über sein In-Kraft-Treten: es bleibt kaum Zeit zum Feiern. Der Klimawandel findet statt, er verursacht weltweit erhebliche Kosten, und er schreitet schneller voran, als selbst Klimaforscher es erwartet haben. Anders als ein Thriller-Autor behauptet hat die Klimaforschung den Klimawandel nicht übertrieben - sondern leider unterschätzt. Der erschreckende Bericht des International Arctic Science Committee, der kürzlich vorgelegt wurde, zeigt, wie dramatisch die Veränderungen in dieser Region bereits heute sind. Nur ein Beispiel aus diesem Bericht: In den letzten 20 Jahren ist die Eisbedeckung in der Arktis um 15 bis 20 Prozent gesunken. Am Ende des Jahrhunderts wäre die Arktis im Sommer bei ungebremster Emissionsentwicklung völlig eisfrei. Viele marine Arten wie die Eisbären verlören ihre Lebensgrundlagen. Die nächsten Jahre sind entscheidend dafür, ob nicht mehr hinnehmbare Folgen des Klimawandels verhindert werden können. Unsere Leitlinie in der EU wird von vielen anerkannt: Eine globale Erwärmung um mehr als 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten muss verhindert werden. Wir sind heute schon bei 0,7 Grad globaler Erwärmung.

Die 2-Grad-Obergrenze ist nicht nur ein langfristiges Ziel. Sie erfordert kurzfristiges Handeln, denn das Gelegenheitsfenster, in dem die Einhaltung noch möglich ist, schließt sich in zehn bis zwanzig Jahren. Jetzt müssen wir die Weichen stellen: bei der Planung des Kraftwerksparks, bei Investitionsentscheidungen und Infrastrukturprojekten. Wenn wir zu spät handeln, werden nicht nur die Schäden höher, sondern auch die Minderungskosten. Richtig ist: Wir dürfen nicht stehen bleiben. Bis zur Mitte des Jahrhunderts müssen wir die weltweiten Emissionen um etwa 50% senken.

Deutschland ist hier auf einem guten Weg: Wir haben mit minus 21% nicht nur die höchste Reduktionsverpflichtung aller Industriestaaten.

Mit gut 200 Mio. Tonnen eingesparter Treibhausgase haben wir auch absolut 2/3 aller Reduktionen der EU erbracht. Uns trennen heute nur noch wenige Prozentpunkte von unserem Ziel für 2012. Wir sind unserer Rolle als Vorreiter beim Klimaschutz gerecht geworden - mit der Einführung der Ökosteuer, mit dem massiven Ausbau Erneuerbarer Energien, mit der Energieeinsparverordnung und den jährlich 360 Mio. Euro für die CO₂-Einsparung im Gebäudebereich. In diesem Jahr beginnt der Emissionshandel, der bis 2012 weitere 10 Mio. Tonnen CO₂ einsparen wird. Auch die seit dem 1. Januar eingeführte LKW-Maut wird zu Reduktionen führen.

Damit die Länder des Südens ihr Recht auf Entwicklung entfalten können, müssen Industrieländer deutlich reduzieren. Wir setzen uns dafür ein, dass die Europäische Union ihre Emissionen bis 2020 um 30% reduziert. Deutschland ist dafür bereit, seine Anstrengungen zu verdoppeln und noch einmal gut 200 Mio. Tonnen Treibhausgase einzusparen. Wir würden dann unsere Emissionen bis 2020 um 40% senken. Leider ist die EU-Kommission hier nicht so mutig, wie wir es uns wünschen.

Alle Industriestaaten müssen ehrgeizigere Verpflichtungen übernehmen. Wir müssen aber auch die USA wieder in den internationalen Klimaschutzprozess einbinden. Der größte Verursacher von Treibhausgasemissionen muss seiner Verantwortung gerecht werden. Es ist nicht akzeptabel, wenn in den USA bei gleichem Lebensstandard pro Kopf und Jahr zweieinhalb mal soviel Treibhausgase emittiert werden wie in Europa. Es ist klüger und ökonomisch effizienter, Gebäude mit Dämmstoff zu isolieren, als sie mit Strom fressenden Klimaanlage zu temperieren.

Auch Entwicklungsländer, vor allem solche mit hohen Emissionen, müssen schrittweise umsteuern in Richtung einer klimagerechten Entwicklung. Und wir müssen den ständig wachsenden internationalen Flugverkehr einbeziehen. Warum sollten wir nicht das Fliegen in den Emissionshandel einbeziehen und die Einnahmen den Entwicklungsländern für eine saubere Entwicklung zur Verfügung stellen?

Das Kioto-Protokoll liefert die Instrumente, Klimaschutz kosteneffizient zu erreichen. Der Emissionshandel, der gerade in Europa beginnt,

ist beispielgebend: Er hat einen wahren Investitionsboom für neue hocheffiziente Kraftwerke ausgelöst. Joint Implementation und Clean Development Mechanism sorgen für eine klimafreundliche Entwicklung durch Technologietransfer. Erneuerbare Energie helfen, die globale Armut zu überwinden und schaffen neue Arbeitsplätze - allein in Deutschland gut 120 000. Es zeigt sich so: Klimaschutz ist eine Chance für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung.

Der 90. Tag bricht an

[Nick Reimer, taz vom 16.2.2005] Heute beginnt ein neues Zeitalter. Den Termin hat Russland bestimmt: Nach endlosem Hickhack hatte die russische Duma im Oktober das Kioto-Protokoll ratifiziert. Damit war die kritische Masse erreicht: Für die Gründung der Kioto-Welt werden - so sieht es der Vertrag vor - mindestens 55 Staaten gebraucht, die mindestens 55 Prozent des weltweiten Ausstoßes von Treibhausgasen zu verantworten haben. Berechnungsgrundlage ist das Jahr 1990. Zwar hatten vor Russland bereits 140 andere Staaten unterzeichnet. Das 55-Prozent-Kriterium wurde aber erst mit der Unterschrift Moskaus erreicht.

Der Rest ist Formsache: Artikel 25 des Kioto-Protokolls besagt, dass 90 Tage nach Hinterlegung der Unterschrift bei den Vereinten Nationen der Beitritt rechtskräftig ist. Heute ist der 90. Tag, Kioto kann beginnen. Wie aber funktioniert die Umsetzung? Wer ist zuständig? Was passiert - und was unterbleibt? Ein kleiner Leitfaden durch das neue Zeitalter.

Die Aufgabe

Durch die Industrialisierung stieg seit Beginn des 20. Jahrhunderts die globale mittlere Temperatur um 0,6 Grad Celsius. Die Menschheit hat also ein Problem: Lachgas (N₂O), Methan (CH₄) oder Kohlendioxid (CO₂) - zusammengefasst unter dem Begriff Treibhausgas - erwärmen die Erde und bringen so das Klima durcheinander. 1992 verabschiedeten in Rio de Janeiro 154 Staaten eine Klimarahmenkonvention, die das Problem erstmals offiziell benannte und Lösungen erarbeitete. Nach langwierigen Verhandlungen beschlossen dann 1997 die Vertragsstaaten in der japanischen Stadt Kioto ein Protokoll, das die

Industriestaaten verpflichtet, ihren Treibhausgas-Ausstoß bis 2012 um 5,2 Prozent zu reduzieren. Schwellenländer sollen ihren Ausstoß auf dem Niveau von 1990 stabilisieren, Entwicklungsländern werden keine Reduktionsziele vorgeschrieben.

Die Verwaltung

Ab sofort ist Deutschland Klimamittelpunkt der Welt - jedenfalls verwaltungstechnisch. Dem Engagement von Bundeskanzler Kohl ist zu verdanken, dass das internationale Klimasekretariat - die Kioto-Verwaltungszentrale - in Bonn sitzt. Kohls Klimapolitik gehorchte Anfang der 90er-Jahre einer Strategie, die der Klimaexperte Hermann Ott heute als "geopolitisch vorbildlich" lobt. Mittlerweile arbeiten etwa hundert Mitarbeiter im Haus "Carstanjen" am Rhein. Das zeigt, wie wichtig die UNO das Thema nimmt: Im internationalen Ozonsekretariat mit Sitz in Nairobi arbeiten beispielsweise nur fünf hauptamtliche Mitarbeiter.

Die Buchhaltung

Aufgabe der Zentrale ist, genau aufzulisten, welcher Vertragsstaat wie viel Kohlendioxid einspart. Das läuft zunächst auf freiwilliger Basis: Die Vertragspartner melden den jeweils aktuellen Stand. Artikel 9 des Kioto-Protokolls besagt, dass diese Daten dann zu den halbjährlichen Konferenzen veröffentlicht werden. Allerdings misstraut die Buchhaltung den Angaben. Deshalb werden Kontrollteams in die Länder geschickt. Gespräche mit Wirtschaft, Nichtregierungsorganisationen und Wissenschaftlern sollen Relevanz und Korrektheit der Daten erhärten.

Der Gerichtshof

Artikel 19 des Kioto-Protokolls weist der Verwaltung auch die Funktion des Schlichters zu. Die Bonner Behörde muss deshalb jetzt eine Art Klima-Gerichtshof einrichten. Zwar wird dieser in strittigen Fällen urteilen, sein Urteil wird aber keine Kraft im juristischen Sinne haben. Artikel 18 besagt, dass "wirksame Verfahren und Mechanismen zur Behandlung von Fällen der Nichteinhaltung des Protokolls" von der ersten Konferenz nach Inkrafttreten des Protokolls beschlossen werden. Diese soll im November in Kanada stattfinden.

Der Bußgeldkatalog

Das Protokoll sieht dabei eine Abstufung der

Strafen nach "Ursache, Art, Grad und Häufigkeit" von Vertragsverletzungen vor. Im Grunde soll jenen Staaten, die ihren Verpflichtungen bis 2012 nicht nachkommen, in der zweiten Vertragsperiode bis 2017 ein 1,3-faches Reduktionsziel verordnet werden. Experten fürchten allerdings, dass der zu beschließende Bußgeldkatalog nicht greifen wird: Schließlich kann ein verurteilter Staat wieder aus dem Kioto-Protokoll aussteigen - wenn auch gemäß Artikel 27 frühestens in drei Jahren.

Die Mechanismen

Damit so etwas nicht passiert, sieht das Kioto-Protokoll drei "flexible" Mechanismen vor: den Emissionshandel zwischen den Industriestaaten, gemeinsam durchgeführte Klimaschutzprojekte - IJ genannte *Joint Implementations* - und klimafreundliche Entwicklungspolitik, den *Clean Development Mechanism* (CDM).

Der internationale Emissionshandel soll spätestens ab 2008 so funktionieren wie demnächst der nationale in Deutschland: Pro Tonne Kohlendioxid wird eine Art Aktie - ein Zertifikat - ausgegeben. Wer mehr spart als vorgeschrieben, kann die Aktie an ein Land verkaufen, das nicht so viel spart, wie es soll. Aktiver Klimaschutz kann also einen Standortvorteil schaffen.

Verzahnt ist dies mit *Joint Implementations*: Wenn etwa die Niederlande in Litauen einen Windpark finanzieren, wird dort der Ausstoß reduziert. Litauen käme seinem Reduktionsziel dadurch um x Reduktionseinheiten näher - und die Niederlande dürften sich diese Einheiten gutschreiben.

Ähnlich läuft es bei der klimafreundliche Entwicklungspolitik (CDM): Baut beispielsweise ein deutscher Energiekonzern ein modernes Kraftwerk in Burundi, kann er über den CDM-Mechanismus zusätzlichen Gewinn erzielen. Ausgeschlossen von dieser "Gutschrifts-Politik" sind übrigens neu gebaute Atomkraftwerke.

Der Ethikrat

Was aber klimafreundliche Entwicklungspolitik ist, bestimmt eine Art Ethikrat beim Klimasekretariat - das so genannte *Executive Board*. Ein das Klima schonender Investor muss ein Projekt zuerst dort anmelden. Das kostet den Konzern aber: 2 Prozent des Gewinns der neuen Anlage

kommen dem Land zugute, hinzu kommen die Kosten des Prüfverfahrens. Im Gegenzug bekommt der Konzern dann Zertifikate gutgeschrieben, die er an der Börse handeln kann. Allerdings ist das Zulassungsverfahren durch den Ethikrat ausgesprochen knifflig. Bislang schaffte es erst ein einziges Projekt in Brasilien, anerkannt zu werden. Deshalb werden bislang nur Optionscheine auf künftige Zertifikate feilgeboten - Handelsplatz ist Chicago.

Das Sonder-Instrument

Eine Ausnahme bilden so genannte Klima-Senken: Weil Wälder als Ökosystem Kohlendioxid speichern, können auch Aufforstungsprogramme dem Reduktionsziel zugerechnet werden. Dies aber hatte zu Streit geführt, weshalb eine Obergrenze eingeführt wurde, wie viel auf diese Weise gespart werden darf. Zwar enthält die Kioto-Vereinbarung ausdrücklich den Satz, dass nur "neue Aktivitäten" angerechnet werden - nicht die normale Forstwirtschaft. Was das aber heißt, ist noch unklar.

Die Verweigerer

Ganz Europa ist von der Notwendigkeit verstärkten Klimaschutzes überzeugt. Ganz Europa? Ein kleiner Südstaat hört nicht auf, gegen den Klimaschutz Widerstand zu leisten: das Fürstentum Monaco. Allerdings ist das eher nebensächlich: Die USA sind als weltweit größter Verursacher für ein Viertel aller Treibhausgase verantwortlich, weigern sich aber beharrlich, dem Protokoll beizutreten. Auch Australien lehnt den Vertrag ab.

Die Bedenken Träger

Zwar wertet der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung zu globalen Umwelt Veränderungen das Kioto-Protokoll als historischen Wendepunkt in der internationalen Klimapolitik. Aber wie Wissenschaftler weltweit hält auch das Expertengremium die Reduktionsziele für viel zu gering. Bis 2020 müssten die Industrieländer ihre Emissionen um mindestens 20 Prozent gegenüber 1990 mindern, so ihre Empfehlung. Auch Schwellenländer wie China, Brasilien oder Indien sollten konkrete Verpflichtungen eingehen. "Sicher reicht das Kioto-Protokoll allein nicht aus", sagt selbst Joke Waller-Hunter, Leiterin des UN-Klimasekretariats in Bonn. "Aber es sorgt für Bewegung."

Die Unterhändler

Das ist auch der Staatengemeinschaft klar. Deshalb beginnen jetzt Verhandlungen über ehrgeizigere Klimaschutz-Ziele. Allerdings ist das schwierig. Grund ist der Status der Verhandeln- den, denn praktisch gibt es eine Zwei-Klassen-Diplomatie: Cop-Diplomaten - die untere Klasse - sind jene, die nur die Klimarahmenkonvention (-> siehe Fundament) unterzeichnet haben. Der gehobene Kreis der Diplomaten wird als "Cop-Mob" bezeichnet: Ihre Regierungen haben Kioto unterschrieben. Nicht nur den USA ist diese Abstufung gar nicht recht, auch viele Entwicklungsländer klagen. Erstens über die enormen Kosten, zweitens mangelt es zusehends an qualifiziertem Personal.

Die Zweigstellen

Deshalb sieht Artikel 10 "Nebenorgane" vor: Ausbildungsprogramme, die "die personelle und institutionelle Stärkung nationaler Kapazitäten" voranbringen sollen. So soll auch das Bewusstsein für den Klimawandel in der Bevölkerung gestärkt werden.

Die Pessimisten

Obwohl die USA das Protokoll nicht ratifizieren wollen, haben sie es nachhaltig geprägt: Experten behaupten, dass es im Zuge der Verhandlungen stark verwässert wurde, um die USA ins Boot zu holen. Pessimisten sehen im seit heute gültigen Vertrag deshalb jede Menge Schlupflöcher. Ihr Fazit: Statt um 5,2 Prozent wird der Treibhausgas-Ausstoß möglicherweise um nur 1,8 Prozent gemindert. Man wird sehen. Spätestens 2012.

6. KLIMASCHUTZ DEUTSCHLAND-USA

Bush und Schröder vereinbaren Aktionsprogramm zum Klimaschutz

[Bundesregierung 24.02.2005] US-Präsident George W. Bush und Bundeskanzler Gerhard Schröder haben ein Aktionsprogramm für umweltfreundliche Energienutzung und Klimaschutz vereinbart.

Unabhängig von den unterschiedlichen Einschät-

zungen über die Wirkungen des kürzlich ohne die USA in Kraft getretenen Kioto-Protokolls zum Klimaschutz wollen Deutschland und Amerika bei den praktischen Anstrengungen zur Verminderung der klimaschädlichen Treibhausgase enger zusammenarbeiten: "Ein Fortschritt, den man nicht unterschätzen sollte", sagte Bundeskanzler Gerhard Schröder nach einem Gespräch mit George W. Bush am Mittwoch in Mainz.

Das vereinbarte Aktionsprogramm sieht vor, dass die Energiewirtschaft beider Länder modernisiert und umweltfreundliche Technologien international gefördert werden. Deutschland und die Vereinigten Staaten wollen den weltweiten Klimaschutz auch international und innerhalb der G8-Staaten voranbringen.

Insbesondere den Entwicklungsländern soll zu einem "verbesserten Zugang zu allen Formen umweltfreundlicher, ausreichend verfügbarer und preisgünstiger moderner Energiequellen einschließlich Erneuerbarer Energiequellen" verholfen werden, hieß es in einer gemeinsamen Erklärung. Ihren eigenen Energieverbrauch wollen die USA und Deutschland effizienter machen und die Wärme- und Stromgewinnung so weit wie möglich modernisieren. Dem kürzlich in Kraft getretenen internationalen Klimaschutzabkommen von Kioto stehen die USA nach wie vor ablehnend gegenüber. Für die Bundesregierung bleibe das Kioto-Protokoll hingegen "zentraler Handlungsrahmen für den internationalen Klimaschutz", hieß es.

Die Umweltorganisation WWF lobte das Aktionsprogramm als "ein positives Zeichen". Sie warnte zugleich davor, das Programm über zu bewerten. "Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer und ein Bush noch keinen Wald. Die Initiative ersetzt die notwendige Diskussion über zukünftige anspruchsvolle Treibhausgasreduktionen nicht", sagte eine WWF-Sprecherin. Wichtig sei, dass die USA ehrgeizige Klimaschutzziele verabschiedeten und den Ausstoß ihrer Treibhausgase endlich absolut reduzierten. Der Klimawandel stelle eine weltweite Herausforderung dar, die auch international gelöst werden müsse.

Klimawandel durch Klimaschutz

[Bernhard Pötter, taz vom 24.2.2005] Das

"Aktionsprogramm" zum Klimaschutz ersetzt Substanz mit viel Symbolik. Überraschend haben Bundeskanzler Gerhard Schröder und US-Präsident George W. Bush gestern ein "deutsch-amerikanisches Aktionsprogramm für umweltfreundliche und effiziente Energie, Entwicklung und Klimaschutz" präsentiert. Beide Länder wollen bei der Umsetzung von effizienten Techniken, bei Forschung und Entwicklung umweltschonender Verfahren, beim Technologietransfer in Schwellenländer und bei der Förderung erneuerbarer Energien stärker als bisher kooperieren.

"Die Vereinigten Staaten und Deutschland werden ihre Aktivitäten zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit und zur Reduzierung von Umweltbelastungen und Treibhausgasemissionen in drei Handlungsfeldern erweitern und verstärken und damit auch ein hohes Wirtschaftswachstum fördern", heißt es in der Erklärung. Die Länder wollen beim "Ausbau der Klimapolitik" kooperieren und "wirksame Instrumente für die nationale Klimapolitik entwickeln". Zudem sollen "gemeinsame Maßnahmen" für mehr Effizienz, weniger Luftverschmutzung und weniger Treibhausgasemissionen auch "weltweit wirksam angegangen werden".

Schröder sagte zu Beginn der Pressekonferenz in Mainz, trotz der weiter "unterschiedlichen Einschätzung" des Kioto-Protokolls sei es gelungen, eine "praktische Zusammenarbeit" bei der Reduzierung von Gefahren zu vereinbaren, "insbesondere auf technologischem Gebiet". Dies sei "ein Fortschritt, der nicht zu unterschätzen ist". Bush sagte dazu, er habe Schröder versichert, dass die USA sehr wohl besorgt über die Luftqualität seien.

Vordergründig steht in der kurzen Absichtserklärung nicht viel Neues. "Kioto" wird nicht einmal erwähnt. Zwischen den Zeilen stellt das Papier allerdings wichtige Weichen Richtung Klimaschutz. So leugnen die USA nicht mehr den Klimawandel. Sie planen eine umfassende Effizienzsteigerung, statt wie bisher nur punktuell vorzugehen. Bush versichert darin, die US-Zusagen von der "renewables"-Konferenz vom vorigen Jahr in Bonn zu erfüllen. Das Signal an die Schwellenländer wie China oder Indien ist auch: Die USA sind bereit, über eigene Anstrengungen zum Klimaschutz und Technologietransfer

zu verhandeln, ehe dies von den armen Ländern verlangt wird. Der Verweis auf die G-8-Initiative von Tony Blair zum Klimaschutz zeigt, dass die USA diese nicht ganz blockieren wollen.

Bei den Beratern Bushs habe es "erstaunlich großes Entgegenkommen" für das Aktionsprogramm gegeben, heißt es aus der Bundesregierung. Immerhin machen einzelne US-Bundesstaaten Druck, beim internationalen Emissionshandel mitzumischen. Das geht nicht, wenn die USA nicht dem Kioto-Protokoll beitreten - oder aber bei "Kioto II" nicht eine Extrawurst gebraten bekommen. Auf jeden Fall müssen die USA dafür ihre Rolle als Klima-Schurkenstaat hinter sich lassen. Schröder, der 2001 zum ersten Mal auf Konfrontation zu Bush in der Klimafrage ging, holt den US-Präsidenten jetzt zurück ins Boot. Oder besser: ins Beiboot.

Deutsch- Amerikanisches Aktionsprogramm für umwelt- freundliche und effiziente Energie, Entwicklung und Klimaschutz

[Pressemitteilung der Bundesregierung vom 23.02.2005] Deutschland und die Vereinigten Staaten arbeiten bilateral und multilateral schon lange zusammen, um ein hohes Wirtschaftswachstum zu fördern, schädliche Luftbelastungen zu reduzieren, die Energieversorgungssicherheit zu verbessern und Treibhausgasemissionen zu vermindern.

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

Stellungnahme von Germanwatch zum Deutsch-amerikanischen Aktionsprogramm zum Klimaschutz

[Germanwatch 28.02.2005] Anlässlich des jüngsten Besuches des US-Präsidenten G.W. Bush haben die deutsche und die US-Regierung am 23.2.05 ein gemeinsames "Aktionsprogramm für umweltfreundliche und effiziente Energie, Entwicklung und Klimaschutz" verabschiedet. Bundeskanzler Schröder eröffnete die zusammen mit dem US-Präsidenten in Mainz abgehaltene Pressekonferenz dann auch mit diesem Thema und gab ihm dadurch besonderes Gewicht. Der Text stellt eine bemerkenswerte Umstellung

der Rhetorik der US-Regierung zum Klimathema dar. Sensibel wird der Klimaschutz in Bezug auf Entwicklungsländer in den Kontext von Entwicklung und Armutsbekämpfung gestellt. Erfreulich ist auch, dass nicht - wie in den US-Technologieinitiativen - alleine Bezug auf spekulative Technologien genommen wird, die, wenn überhaupt, erst in Jahrzehnten zum Einsatz kommen. Vielmehr werden auch Energieeffizienz (etwa im Verkehrs- und Kraftwerksbereich) sowie Erneuerbare Energieträger explizit genannt. Politisch hilfreich ist zudem die positive Bezugnahme sowohl auf den G8-Gipfel als auch auf die Renewables-Konferenz 2004 und die Klimarahmenkonvention. Letztere enthält immerhin in Artikel 2 die zentrale Verpflichtung, einen gefährlichen Klimawandel zu vermeiden. Noch ist allerdings unklar, ob das Papier mehr als ein ungedeckter Scheck ist. Denn es kündigt keine neuen substanziellen Aktivitäten konkret an. <http://www.germanwatch.org/kliko/ks30.htm>

„USA haben sich zum Klimaschutz bekannt“

Interview mit Bundesumweltminister Jürgen Trittin im Deutschlandfunk 2005 nachzulesen auf http://www.dradio.de/dlf/sendungen/interview_dlf

7. FOLGEN DES KLIMAWANDELS

Zwei Billionen Dollar Schäden bis 2050

[Bernward Janzing, taz vom 17.02.2005] Selbst knallharte Ökonomen müssen – wollen sie konsequent sein – in Zukunft Klimaschützer werden. Die Schäden, die durch klimapolitisches Nichtstun entstehen, sind höher als die Kosten des Klimaschutzes, so das Fazit der Tagung "Klimawandel und Wetterextreme – die Folgen für Deutschland", die gestern in München statt fand. Wirtschaftswissenschaftler ließen keine Zweifel an einem häufig noch ignorierten Zusammenhang: Der Klimawandel verursacht schon heute volkswirtschaftliche Milliarden Schäden. Und er wird es in Zukunft noch viel mehr tun.

Gerhard Berz, ehemaliger Leiter der Abteilung GeoRisikoForschung bei der Münchener Rück, hatte die Schadenszahlen der vergangenen Jahre parat - sie zeigen einen deutlichen Trend: Binnen vier Jahrzehnten stieg die Zahl der großen Naturkatastrophen weltweit auf das Dreifache. Da zugleich die Städte gewachsen sind - sich somit einem Unwetter immer höhere Werte zur Zerstörung anbieten - stieg die Schadenssumme überproportional auf das Siebenfache. Inflationsbereinigt, wohlgermerkt. Fast immer seien Unwetter Auslöser der Schäden gewesen; 5 von 6 Naturkatastrophen basierten auf Wetterextremen. Claudia Kemfert vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) prognostizierte auf der Tagung der Münchener Rückversicherung weltweit "volkswirtschaftliche Schäden in Höhe von bis zu zwei Billionen Dollar im Jahre 2050". Dieser Wert ergebe sich bei einer angenommenen Temperaturerhöhung von einem Grad. Allein für Deutschland sei durch einen Klimawandel dieses Ausmaßes von Schäden durch Naturkatastrophen in Höhe von 137 Milliarden Euro bis 2050 auszugehen, so die Ökonomin.

Dass diese Zahlen sich in durchaus realistischer Dimension bewegen, machen Auswertungen der Hitzewelle des Jahres 2003 in Europa deutlich: Ökonomen schätzen die Schäden des Dürresommers für die europäischen Volkswirtschaften auf 10 bis 17 Milliarden Euro. Das "Jahrhunderthochwasser" von Elbe, Mulde und Donau im Jahr zuvor wird von der Versicherungsbranche allein in Deutschland auf 9,2 Milliarden Euro beziffert. Diese beiden europäischen Wetterextreme entsprechen genau dem Muster, das Wissenschaftler aufgrund der Veränderungen in der Atmosphäre in Zukunft weltweit häufiger erwarten. Schließlich ist der Kohlendioxidgehalt in der Erdatmosphäre seit dem Start der Industrialisierung um über 30 Prozent angestiegen.

Diese atmosphärische Veränderung legt einen globalen Temperaturanstieg nahe, der wiederum die Wetterküche anheizt; tropische Wirbelstürme zum Beispiel beziehen ihre Energie aus den warmen Weltmeeren und werden bei steigender Temperatur stärker "angefüttert." Die Konsequenzen sind plausibel: Mit "sehr hoher" Wahrscheinlichkeit seien mehr Hitzewellen und höhere Extremniederschläge zu erwarten, heißt es

beim internationalen Klimasekretariat IPCC. Auch das Risiko zunehmender Dürren, höherer Windintensität, mächtigerer Wirbelstürme und stärkerer Schwankungen der asiatischen Monsunregen stuft die Wissenschaft als "hoch" ein. Neben menschlichen Tragödien führen solche Entwicklungen regelmäßig zu gravierenden Schäden der betroffenen Volkswirtschaft - von der Zerstörung von Ackerflächen bis zur vermehrten Ausbreitung tropischer Krankheiten aufgrund der Verschiebung von Klimazonen. Versicherungsexperte Berz weiß, was diese Entwicklung für seine Branche bedeutet: Die Versicherer seien auch im eigenen Interesse gut beraten, sich "zu einem bedeutenden Verbündeten der im Umweltschutz engagierten Organisationen, Behörden und Industrien zu entwickeln".

<http://www.gsf.de/flugs>

<http://www.gsf.de/klima/kemfert-end.pdf>

Klimakiller lauert im Erdreich

[Volker Mrasek, Spiegel online, 21.01.2005] Und wieder stirbt ein Teil der Hoffnung, das Erdklima werde trotz globaler Erwärmung schon nicht aus dem Lot geraten. Einer neuen Studie zufolge dürfte sich der Abbau des gewaltigen Kohlenstoff-Pools in Böden mittelfristig beschleunigen - und den Treibhauseffekt noch forcieren.

Laien fällt es schwer, im Nebel der nicht enden wollenden Klimadebatte zu erkennen, welche fundamentalen Fragen unter seriösen Wissenschaftlern nun wirklich noch offen sind. Diese gehört dazu: Wie reagieren Böden auf die schleichende Erderwärmung? Geben sie mehr klimaschädliches Kohlendioxid in die Atmosphäre ab, weil höhere Temperaturen auch im Erdreich allgegenwärtige Mikroorganismen beflügeln, verstärkt Humus abzubauen - also im Boden gebundene Kohlenstoffverbindungen? Oder lässt der Klimawandel die Substratauflage der Kontinente kalt?

Die Frage ist von einiger Bedeutung: Denn in Böden sind global schätzungsweise 1,5 Billionen Tonnen Kohlenstoff gebunkert - mehr als in Vegetation und Erdatmosphäre zusammen (ca. 1,2 Billionen). Der enorme Pool speist sich vor allem aus pflanzlicher Biomasse: abgeworfene Blattstreu, vermodernde Stengel und Halme,

abgestorbene Wurzeln.

Von den meisten biologischen Prozessen ist bekannt, dass sie bei höheren Temperaturen, sprich: bei größerer Energiezufuhr, beschleunigt ablaufen. Doch nicht im Boden. Das schien jedenfalls eine Studie von US-Forschern nachdrücklich zu zeigen, die das britische Wissenschaftsmagazin "Nature" im Jahr 2000 abdruckte. Die Autoren scheuten keine Mühe, werteten über 80 Experimente aus fünf Kontinenten aus und überraschten mit der Erkenntnis, dass die Kohlenstoff-Abbauraten im Boden in einem Bereich von 5 bis 35 Grad Celsius praktisch unbeeinflusst von der mittleren Außentemperatur ablaufen. Demnach bliebe der C-Vorrat zu Füßen von Wäldern, Wiesen und Feldern trotz des Klimawandels üppig wie eh.

Alles ein großer Irrtum, entgegenen jetzt aber Wissenschaftler des Max-Planck-Instituts für Biogeochemie in Jena. Auch ihre Arbeit, verfasst gemeinsam mit Kollegen in England und den USA, erscheint in "Nature".

Die Studie von 2000 hatte den Eindruck erweckt, dass es zu einer biologischen Anpassung der Bodenfauna an höhere Außentemperaturen kommt. In Experimenten, auf die sich die Autoren seinerzeit stützten, waren Kohlenstoff-Abbauraten und CO₂-Emissionen bei einer Temperaturerhöhung tatsächlich nur vorübergehend gestiegen. Schnell fielen sie wieder auf das Vorniveau zurück. Daraus zu schließen, die Klimaerwärmung nage nicht am Kohlenstoff-Vorrat der Böden, dürfte aber fahrlässig sein.

Max-Planck-Physiker Wolfgang Knorr und seine Kollegen liefern jetzt eine ganz andere Begründung für die nach Entwarnung klingenden Ergebnisse der Experimente: Die bisherigen Testreihen seien alle zu früh abgebrochen worden. Die üblichen zwölf bis 36 Monate Versuchsdauer genühten nicht. In einer solchen Zeitspanne würden nur leicht abbaubare Kohlenstoffverbindungen im Boden, die so genannte labile Kohlenstoff-Fraktion, in Kohlendioxid umgesetzt. Tatsächlich aber "überwiegen fast immer die nur langsam abbaubaren Fraktionen", sagt die Jenaer Geoökologin Annette Freibauer. Dazu zählen hartleibige Huminstoffe und Substanzen wie der Holzbestandteil Lignin.

Von wegen biologische Anpassung! Der bloß

kurze CO₂-Zuwachs "ist einfach nur das Ergebnis des raschen Abbaus der labilen Kohlenstoffverbindungen im Boden", heißt es im aktuellen "Nature"-Text. Das Gros der viel stabileren Kohlenstoffverbindungen im Boden bleibe außen vor. Knorrs Team hat nun ein Computermodell der Zersetzung entwickelt, in dem es sowohl einen labilen wie auch einen stabilen Kohlenstoff-Pool gibt. Bei den Simulationen mit diesem Ansatz zeigte sich, dass der Abbau der langlebigen Huminstoffe sehr wohl den üblichen physikochemischen Gesetzen folgt. "Obwohl die Verbindungen so komplex sind, entspricht die Reaktionskinetik den Erwartungen", folgert Knorr. Will sagen: Erhöhte Temperaturen beschleunigen die Zersetzung der stabilen C-Verbindungen - und damit auch die Emission von Kohlendioxid. Demnach setzen Böden im Zuge des Klimawandels mittelfristig also doch mehr CO₂ frei als heute - und heizen so das Treibhaus zusätzlich auf. "In 20 bis 50 Jahren", glaubt Knorr, könnten solche Prozesse bei anhaltendem Erwärmungstrend in Gang kommen. Diese Einschätzung fügt sich in das Bild, das sich das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) der Vereinten Nationen von der nahen Zukunft macht. Danach könnte mehr Kohlendioxid in der Außenluft die Vegetation zunächst noch zu stärkerem Wachstum animieren ("CO₂-Düngungseffekt"); auch der C-Pool im Boden wüchse dann noch eine Weile. Mitte des Jahrhunderts aber schлüge die Situation ins Gegenteil um: Der Düngeeffekt verpufft und die bodenständigen CO₂-Emissionen dominieren, weil immer höhere Durchschnittstemperaturen den mikrobiellen Humusabbau immer stärker an-kurbeln.

Nun sei klar: Gerade die langlebigen Huminstoffe spielten eine wichtige Rolle im Klimageschehen. So kommentiert David Powlson von Rothamsted Research, dem größten Agrarforschungszentrum in Großbritannien, die neue Arbeit in "Nature". Doch was exakte Prognosen für die Zukunft anbelangt, mahnt der angesehene Bodenkundler und Kohlenstoffkreislauf-Kenner zur Vorsicht: "Auch Wasserhaushalt und Nährstoffverfügbarkeit im Boden werden sich ändern und den Abbau vor organischem Material beeinflussen." Diese Faktoren sind bis dato noch in keinem "Single-" oder "Multi-Pool-Modell" berücksichtigt.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/erde/>

Klimawandel: Größtes Opfer als größter Täter

[Reiner Wandler, taz vom 22.02.2005] Spanien steuert einer Umweltkatastrophe entgegen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie, die 400 Wissenschaftler unter Leitung von Ökologieprofessor José Manuel Moreno erarbeiteten. Ergebnis: Die Erwärmung der Erdatmosphäre wird sich in Europa nirgends so stark auswirken wie auf der iberischen Halbinsel. In Auftrag gegeben hatte die Arbeit das spanische Umweltministerium.

"Der Klimawechsel findet nicht morgen statt, er begann bereits gestern", erklärt Professor Moreno, der dem UN-Expertenteam zum Thema angehört. Während im letzten Jahrhundert die Durchschnittstemperatur weltweit um 0,6 Grad - in Europa um 0,95 Grad - gestiegen ist, verzeichnete Spanien mit 1,5 Grad das deutlichste Wachstum.

In den nächsten Jahrzehnten wird sich die Tendenz, nach der Spanien europäischer Spitzenreiter beim Klimawandel ist, fortsetzen. Die Durchschnittstemperaturen werden im letzten Drittel des 21. Jahrhunderts im Sommer sieben Grad höher sein als jetzt und im Winter vier Grad. Gegen Ende des Jahrhunderts - so die Untersuchung - steigen die Temperaturen pro Jahrzehnt so viel wie seit Beginn der Industrialisierung insgesamt.

Die von den Wissenschaftlern aufgezeigten Folgen sind erschreckend. Spanien wird seine letzten Gletscher in den Pyrenäen verlieren. Die Regenfälle werden um über 20 Prozent zurück gehen. Das Meer wird bis zu einem Meter ansteigen. Extreme Wettersituationen wie Stürme und Überschwemmungen werden immer häufiger. Die wirtschaftlichen Auswirkungen lassen nicht auf sich warten. Das Gesundheitswesen wird gegen neue Plagen wie Malaria oder Durchfall-epidemien, die aus Afrika über die Meerenge von Gibraltar kommen, zu kämpfen haben. Die Sterblichkeitsrate wird als direkte Folge der Hitze steigen. Als Indiz dient der Rekordsommer 2003. Damals starben 6.000 Spanier mehr als in einem normalen Sommer. Die Landwirtschaft wird mit den hohen Temperaturen und dem zunehmenden Wassermangel zu kämpfen haben. Die feuchten

Gebiete im Norden und an der Atlantikküste "werden mediterranes Klima bekommen". Und die Mittelmeerregionen werden zunehmend trockener und versteppen. Sie werden schon bald dem ähneln, was heute auf der andere Seite des Mittelmeeres in Nordafrika anzutreffen ist. "Die Frequenz und die Intensität der Waldbrände wird zunehmen", warnt das 800 Seiten starke Dokument.

Durch den steigenden Meeresspiegel wird auch ein zweiter wichtiger Wirtschaftsbereich Spaniens hart getroffen, der Tourismus. An großen Teilen der Küste werden die Sandstrände in den Fluten versinken. Naturschutzgebiete wie das Ebro-Delta oder der Vogelschutzpark Doñana in Südspanien wird das gleiche Schicksal ereilen. "Im schlimmsten Falle werden nach und nach touristische Einrichtungen geschlossen werden müssen", heißt es in der Studie.

"Wir betreiben keine ökologische Panikmache", meinte Umweltministerin Cristina Narbona, als sie den Bericht der Öffentlichkeit vorlegte. Sie will vielmehr "die Bürger zum Handeln bewegen". In den letzten Monate setzte sich die sozialistische Politikerin Dutzende Male mit den Vertretern der Industrie zusammen, um die wichtigsten Sektoren - Elektrizitätsgewinnung, Chemie, Metall, Papier und Keramik - zu einer Senkung des Ausstoßes von Kohlendioxid (CO₂) zu gewinnen. Denn Spanien ist Opfer und Täter zugleich. Heute produziert das Land auf der iberischen Halbinsel 45 Prozent mehr CO₂ als 1990 - die größte Zuwachsrate europaweit. Gemäß dem Kioto-Protokoll - natürlich auch von Spanien unterzeichnet - dürften es aber bis 2012 nur 15 Prozent mehr sein.

Umweltministerin Narbona will dieses Ziel trotzdem noch erreichen. Zu denen, die sich über die finanziellen Auswirkungen beschwerten, meint sie: "Es geht immer nur um die Kosten von Kioto. Was werden die Kosten dafür sein, wenn wir nicht handeln?"

Weitere Studie zu den Auswirkungen des Klimawandels:

<http://www.atmosphere.mpg.de/enid/3u4.html>

Gut fürs Klima

[taz vom 17.2.2005] Hamburg bündelt Kompetenzen gegen Treibhauseffekt.

Die Hamburger Forscher, die sich in verschiedenen Disziplinen mit dem Thema Klimawandel befassen, wollen künftig stärker zusammenarbeiten. Zur Feier des Kioto-Protokolls, das gestern in Kraft getreten ist, und zum Ruhm der Stadt haben sie im Hamburger Weltwirtschaftsarchiv (HWWA) das "Hamburg Climate Change Cluster" (climate+) gegründet. Mit dabei sind neben dem HWWA, das zum Beispiel über den Emissionshandel forscht, das Max-Planck-Institut für Meteorologie, das Deutsche Klimarechenzentrum, die Universität sowie die Führungsakademie der Bundeswehr

Erstes Produkt der Zusammenarbeit ist eine neue Schriftenreihe, die Forschungsergebnisse zum Klimawandel und was dagegen getan werden könnte, für Laien verständlich veröffentlicht. Themen der Zusammenarbeit könnten die Lagerung von Kohlendioxid (CO₂) oder Landbewirtschaftung zur Bindung von CO₂ und zur Milderung des Klimas sein, außerdem der Zusammenhang von Klima und Gesundheit oder die Weiterentwicklung des Völkerrechts.

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

8. EMISSIONSHANDEL

Emissionshandel bricht Rekord

[taz vom 23.2.2005] Die Emissionshandelsmesse für Treibhausgase, die Carbon Expo, rechnet nach dem in Kraft treten des Kioto-Protokolls mit großem Interesse in Industrie- und Entwicklungsländern. "Es können nun richtige Abschlüsse ausgehandelt werden", sagte Andrei Marcu von der Internationalen Emissionshandelsvereinigung IETA gestern in Köln. Dort findet vom 11. bis zum 13. Mai die zweite Carbon Expo mit 100 Ausstellern und 1.000 Besuchern aus 50 Ländern statt. Umweltfreundliche Projekte in ärmeren Ländern können Rechte, Treibhausgase auszustoßen, an Unternehmen in Industrieländern verkaufen. Im Kioto-Protokoll haben sich Industrieländer (außer der USA) verpflichtet, ihren Ausstoß von Treibhausgasen bis 2012 um mindestens 5 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

9. MAUT

Mauteinnahmen im Februar höher als im Januar

[AP, 2.März 2005] Die Bundesregierung hat im Februar mehr Geld durch die Lkw-Maut eingenommen als im Januar. Wie der Sprecher des Verkehrsministeriums, Dirk Inger, am Mittwoch in Berlin mitteilte, kamen im vergangenen Monat 215 Millionen Euro in die Kassen. «Das entspricht voll unseren Erwartungen», sagte Inger.

Im Januar, dem ersten «Maut-Monat» überhaupt, waren es 209 Millionen. Inger verwies darauf, dass der Februar ein kurzer Monat war. Schlechtes Wetter und der Karneval im Rheinland hätten ein übriges dazu getan, die Mauteinnahmen unter dem Jahresdurchschnitt von 250 Millionen zu halten. Die Einnahmen sollen pro Jahr bei etwa drei Milliarden Euro liegen. Die Quote der Mautpreller bezifferte der Sprecher auf «um etwa drei Prozent». Das sei «sehr gering». <http://www.bmvbw.de/>

Maut und Strafe

[Beate Strenge, taz vom 22.2.2005] Ökoverbände und Transportlobby fordern höhere Bußgelder, um die Lkw-Maut durchzusetzen

Zwei Lobbyverbände, die sonst wenig miteinander gemein haben, fordern unisono drastische Strafen für Lkws, die keine Autobahnmaut bezahlen. Die Allianz pro Schiene, ein Bündnis aus 15 gemeinnützigen Verbraucher- und Umweltorganisationen, fordert 1.000 Euro Bußgeld bei einmaligem Schwarzfahren. Die Lkw-Lobby, der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL), sogar 2.000 Euro. Nur solch hohe Bußgelder führten dazu, dass alle Lkw-Fahrer die Maut auch bezahlten, erklären die Verbände. Die Bußgelder für eine einmalige Beanstandung liegen jetzt je nach Schweregrad zwischen 75 und 200 Euro.

Beide Verbände kritisierten, dass die Zahlungen der Autobahnmaut, die seit 1. Januar gilt, nur lückenhaft kontrolliert würden. Das Bundesverkehrsministerium weist diese Vorwürfe zurück. Zwar werde nur 10 Prozent des Verkehrs

kontrolliert. "Aber das ist völlig ausreichend", sagte Sprecherin Alexandra Brothan der taz. Erfahrungen mit der Kontrolle der 1995 eingeführten Eurovignette hätten gezeigt, dass diese Stichproben genügten, um die Gebühr durchzusetzen und weniger als 5 Prozent Schwarzfahrer zu dulden. Derzeit sind auf deutschen Autobahnen 300 Mautbrücken mit Kameras ausgerüstet, die abwechselnd aktiv sind und die Lkw fotografieren. 839 Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr prüfen dann, ob die Laster im Mautsystem angemeldet sind - oder sie sind selbst auf der Straße als Kontrolleure im Einsatz.

Eine hundertprozentige Überwachung würde zehnmal so viel Personal erfordern und lohne den Aufwand nicht, so das Verkehrsministerium. Bei den Kontrollen im Januar seien nur 3 Prozent Mautpreller gewesen.

Der Güterverkehrsverband BGL geht allerdings von einer enormen Dunkelziffer aus, die "deutlich über 10 Prozent" der täglich eine Million mautpflichtigen Fahrzeuge liege. "Hunderttausende kommen pro Woche ungeschoren davon" sagte Karlheinz Schmidt, BGL-Hauptgeschäftsführer der taz. Manche Spediteure kalkulierten das Umgehen der Maut geradezu ein. "Maut prellen darf sich nicht rechnen. Das ist Wettbewerbsverzerrung", sagte Schmidt. Die Allianz pro Schiene plädiert aus anderen Gründen für mehr Abschreckung durch höhere Bußgelder. Für den Güterverkehr auf der Schiene müssten Güterverkehrsunternehmen auch eine Schienenmaut zahlen. "Auf der Schiene kann keiner prellen", sagt Allianz-Geschäftsführer, Dirk Flege."

City-Maut ist Ländersache

[BMU 15.03.2005] Zu Presseberichten, wonach Bundesumweltminister Jürgen Trittin Ländern und Kommunen "grünes Licht" für die Einführung einer City-Maut bei zu hoher Feinstaubbelastung in den Innenstädten geben wolle, erklärt ein Sprecher des Bundesumweltministeriums: Nach der seit Anfang 2005 in Deutschland geltenden EU-Richtlinie ist es die Aufgabe der Bundesländer sowie der betroffenen Städte und Regionen, für die Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte Sorge zu tragen. Weder der Bund noch die EU schreiben den Kommunen vor, welche Maßnahmen sie dazu ergreifen müssen. Nach heutiger Rechtslage können die Bundesländer per

Rechtslage können die Bundesländer per Gesetz die Einführung einer City-Maut regeln, wenn sie dieses Instrument für geeignet halten. Dazu bedarf es keiner besonderen Ermächtigung durch den Bund. Mit dem Verweis auf diese Zuständigkeit hat das Bundesumweltministerium lediglich die bestehende Rechtslage beschrieben. Dort wo der Bund zuständig ist, hat er bereits gehandelt: So wurden in dieser Legislaturperiode die Grenzwerte für Industrie- und Feuerungsanlagen verschärft und verschiedene Programme zur Förderung partikelarmer Lkw und Pkw auf den Weg gebracht.

10. KEROSINSTEUER

Mit Kerosin in den UN-Sicherheitsrat

[Hannes Koch, taz vom 17.02.2005] Um einem Sitz im Weltsicherheitsrat näher zu kommen, macht sich die rot-grüne Bundesregierung für die Bekämpfung der weltweiten Armut stark. Bei der Sitzung der EU-Finanzminister heute in Brüssel will Hans Eichel (SPD) seine Ressortkollegen zu einer neuen Steuer auf Flugbenzin drängen. Mit den Milliarden-Einnahmen aus dieser Steuer könnten Entwicklungsprojekte beispielsweise in Afrika finanziert werden.

Nachdem der britische Premier Tony Blair und Frankreichs Staatspräsident Jacques Chirac vorgeschlagen haben, mehr Geld für Entwicklungshilfe aufzubringen, will die Bundesregierung die Gunst der Stunde nutzen. Ziel ist es, einen ständigen Sitz im Sicherheitsrat der Vereinten Nationen zu erlangen - bislang ein wackeliges Projekt. Die Aussichten hängen auch davon ab, welches Engagement Deutschland in diesem Jahr für die Millennium-Ziele der UNO aufbringt. Dieser Plan, für den noch viel Geld fehlt, sieht beispielsweise vor, den Anteil der Armen an der Weltbevölkerung bis 2015 zu halbieren und die Krankheit Aids zurückzudrängen. "Es wäre vorteilhaft, sich ein wenig anzustrengen", heißt es dazu aus deutschen Regierungskreisen.

Wie die Steuer ausgestaltet werden könnte, ist noch nicht klar. Teilweise ist von einer Preiserhöhung von bis zu 10 Euro pro Ticket auf europäischen Flugstrecken die Rede. Beim Gipfel

der mächtigsten Wirtschaftsnationen (G 7) hatten die europäischen Vertreter erwogen, bis zu acht Milliarden Euro mit der neuen Steuer zu erwirtschaften. Bislang erheben die meisten Staaten dieser Erde keine Steuer auf Flugbenzin. Die Kerosinsteuer ist freilich umstritten - unter anderem in Berlin. Umweltminister Jürgen Trittin (Grüne) hält sie für unrealistisch. Es sei kaum möglich, den notwendigen Konsens unter den 25 EU-Mitgliedern herzustellen, so Trittin. Deshalb will er einen vermeintlich besseren Weg wählen: Flugbenzin soll in den Emissionshandel einbezogen werden.

Das sei aber frühestens 2008 möglich, argumentiert der grüne Entwicklungspolitiker Thilo Hoppe. Außerdem bringe der Emissionshandel weniger Geld. Deshalb setzt sich Hoppe neben anderen Maßnahmen für die Kerosinsteuer ein - und glaubt sich damit im Einvernehmen mit dem Bundeskanzleramt, Außenminister Joschka Fischer (Grüne) und auch Entwicklungsministerin Heidemarie Wiecezorek-Zeul (SPD).

Welche Chancen die Kerosinsteuer auf Europa-Ebene hat, steht noch in den Sternen. Es gibt grundsätzliche Befürworter: Dazu gehören EU-Ratspräsident Jean-Claude Juncker, Kommissionspräsident José Manuel Barroso und Frankreichs Staatspräsident Chirac. Dieser schlägt zusammen mit der Bundesregierung vor, unter anderem durch die Kerosinsteuer ein Impfprogramm in Afrika zu finanzieren.

Aber auch die Gegner machen sich bereit. Die irische Regierung hat kein Interesse, weil sie die Finanzdienstleister und Konzern-Töchter schützen will, die sich auf der Insel angesiedelt haben. Spanien reklamiert eine besondere Abhängigkeit vom Flugverkehr nach Südamerika sowie zu den Ferieninseln im Mittelmeer und Atlantik. Ähnliche Argumente scheinen für Zypern und Malta eine Rolle zu spielen.

Der grüne Entwicklungspolitiker Thilo Hoppe weist allerdings darauf hin, dass aufgrund der europäischen Energiesteuer-Richtlinie auch einzelne Länder vorangehen könnten. Ein Konsens sei aber nicht unbedingt notwendig. So hätten Norwegen und die Niederlande Flugbenzin bereits mit einer Steuer belegt. Deutschland, Frankreich und andere Staaten könnten bilateral durchaus Ähnliches vereinbaren, erklärte Hoppe.

Zustimmung für Kerosin-Steuer wächst - EU-Finanzminister befürworten Maßnahme für mehr Entwicklungshilfe

[17.02.2005, ZDF-Online] Die Idee einer Steuer auf Flugbenzin zur Finanzierung der Entwicklungsprojekten in Afrika stößt bei den EU-Finanzministern immer mehr auf Zustimmung. "Ich bin für eine Kerosin-Steuer", sagte der amtierende EU-Ratsvorsitzende und Luxemburger Regierungschef Jean-Claude Juncker bei einem Treffen der Minister am Donnerstag in Brüssel.

"Und ich habe den Eindruck, dass viele meiner Kollegen diese Einschätzung teilen." Griechenland äußerte allerdings Bedenken.

Die Minister beauftragten die EU-Kommission damit, eine Studie über Details und Folgen eines solchen Schrittes auszuarbeiten. Für die Steuer sprach sich unter anderem auch der deutsche Finanzminister Hans Eichel aus. Er bezog sich dabei vor allem auf so genannte Billig-Airlines. "Dafür werde ich werben", sagte Eichel. Mit den zusätzlichen Einnahmen sollen Impfprogramme in Afrika finanziert werden. Gegebenenfalls könne dies auch über eine Abgabe auf Flugtickets finanziert werden.

Dabei müssten Wettbewerbsnachteile europäischer Fluggesellschaften zwar verhindert werden, sagte Eichel, betonte andererseits aber auch: "Man kann nicht immer darauf warten, dass die ganze Welt mitmacht." Klar sei, dass Europa in der Entwicklungspolitik mehr tun könnte. Handlungsbedarf bestehe seiner Ansicht nach vor allem bei Billigfliegern. Es könne nicht sein, dass etwa in Berlin die Fahrt mit dem Taxi zum Flughafen teurer sei als der anschließende Flug nach London. Hier müsse verkehrspolitisch etwas getan werden.

Auch der österreichische Finanzminister Karl-Heinz Grasser sprach sich grundsätzlich für die Steuer aus. Sein griechischer Kollege Giorgos Alogoskoufis äußerte sich dagegen skeptisch. Seine Regierung befürchte negative Auswirkungen für die Südländer, die in hohem Maße vom Tourismus abhängig seien, sagte der Minister. "Die Auswirkungen einer solchen Steuer sollten genau studiert werden." Die Einführung einer Steuer auf Flugbenzin erfordert einen einstimmigen Beschluss der EU-Staaten.

Die EU-Entwicklungshilfeminister und die EU-Kommission hatten sich bereits am Dienstag für die Einführung einer Kerosin-Steuer ausgesprochen, um mit den Erlösen die ärmsten Länder der Welt stärker zu unterstützen. Voraussetzung dafür müsse aber sein, dass die neuen Einnahmen zu bestehender Entwicklungshilfe hinzugerechnet würden. Kommissionssprecherin Francoise Le Bail machte zudem zur Bedingung, dass die Steuer die europäischen Fluggesellschaften im globalen Wettbewerb nicht benachteiligen dürfe.

Grasser betonte, am besten wäre es, wenn sich die USA dem anschließen würden. Juncker indes verwies darauf, dies wäre "extrem schwierig". Die europäischen Fluggesellschaften haben sich bereits gegen die Steuer ausgesprochen. Dies würde zu höheren Ticketpreisen führen, erklärte ihr Verband in Brüssel. Flugbenzin wird gegenwärtig nicht besteuert. Die Industriestaaten haben sich verpflichtet, die Entwicklungshilfe bis zum Jahr 2015 auf 0,7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts zu steigern, um die Armut weltweit zu halbieren.

Deutschland will den Anteil in diesem Jahr auf 0,33 Prozent erhöhen. Dänemark, Luxemburg, die Niederlande und Schweden haben das 0,7-Prozent-Ziel als einzige EU-Staaten bereits erreicht.

<http://www.zdf.de/ZDFheute/inhalt/>

Weg frei für Kerosinsteuer

[taz 11.03.2005] Eine Steuer auf Flugbenzin ist bei innerdeutschen Flügen machbar. Das besagt ein Rechtsgutachten der Universität Würzburg, das das Bundesumweltministerium in Auftrag gegeben hat. Gestern wurde es vorgestellt. Demnach ist die Kerosinsteuer für Inlandsflüge rechtmäßig und widerspricht keinen EU-Richtlinien. Die Niederlande erheben bereits die Inlandssteuer für Flugbenzin - pro Liter 20,6 Cent. Im Jahr macht das bis zu 15 Millionen Euro. Auch die deutsche Bundesregierung hegt Sympathie für eine Kerosinsteuer, hielt bisher aber nur eine europaweite Einführung für möglich. Die Steuer soll vor allem Geld zur Bekämpfung der Armut bringen.

Rechtsgutachten bestätigt: Inländische Kerosinsteuer zulässig

[BUND Februar 2005] Ein im März veröffentlichtes Rechtsgutachten der Universität Würzburg bestätigt die BUND-Auffassung, dass die Besteuerung von Kerosin im inländischen Flugverkehr rechtlich möglich sei. Auch wenn die Flugzeuge im Ausland betankt würden, könne das auf einem Inlandsflug verbrauchte Kerosin regulär besteuert werden. Dafür reiche eine einfache Änderung im Mineralölsteuergesetz aus. Internationale Luftverkehrsabkommen stünden der Besteuerung nicht entgegen.

Bei bundesweiten Aktionen an Bahnhöfen informiert der BUND seit Oktober 2004 über die steuerliche Subventionierung der Fluggesellschaften. Bahnreisende können mit einer Bahnsteuererklärung den Steuervorteil der Flugreisenden vom Bundesfinanzminister zurückfordern. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Aktion sind insgesamt 9,1 Millionen Kilometer mit der Bahn gereist und verlangen daher 300.000 Euro Steuervorteil von Hans Eichel oder alternativ die Einführung einer Kerosinsteuer.

Kerosinsteuer-Rechtsgutachten und Aktion

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

11. VERKEHR

Autoverkehr verursacht hohe versteckte Kosten - Verkehrsclub fordert Umschichtung kommunaler Finanzmittel

[DNR Berlin, 17.02.05] Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) untersucht in der aktuellen Ausgabe seiner Mitgliederzeitschrift fairkehr die Kosten des Verkehrs. Wichtigstes Ergebnis: Der Autoverkehr beschert den Kommunen hohe Kosten, die weder erfasst noch entsprechend zugeordnet werden. Im Gegensatz dazu addieren die Haushälter Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr gesondert auf, so dass dieser schnell defizitär erscheint und zu unangemessenen Mittelkürzungen einlädt.

"Schon als die Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück im September 2003 ihr Sparmodell für die öffentlichen Haushalte vorlegten, definierten sie Ausgaben für den Öffentlichen Nahverkehr

kurzerhand als Subventionen, die man nach dem Rasenmäherprinzip kürzen könne. Die hohen Kosten, die der Autoverkehr verursacht, sucht man dagegen auf solchen Streichlisten vergeblich", kritisiert Carsten Westerholt vom VCD-Bundesvorstand.

Kaum eine Kommune wisse über ihre Investitionen für die örtliche Mobilität Bescheid. Gerade beim Autoverkehr gebe es neben den Mitteln für Straßenbau und -unterhalt eine ganze Reihe versteckter Kosten. Dazu zählten insbesondere Posten wie Straßenbeleuchtung, -reinigung und Rettungsdienste, die zwar Teil der Grundversorgung seien, letztlich aber zum Großteil dem Autoverkehr dienen. "Stark ins Gewicht fallen zudem Bau und Unterhalt von Parkplätzen vor öffentlichen Einrichtungen. Das kostet Millionen", ergänzt Westerholt die Liste.

So ergebe sich beispielsweise in Stuttgart beim Vergleich der Ausgaben und Einnahmen im Verkehrsbereich eine Deckungslücke von rund 150 Millionen Euro. "Den Löwenanteil von 84 Millionen verursachen allerdings nicht die Hauptverdächtigen Bus und Bahn, sondern der Autoverkehr", erklärt Michael Müller, Verkehrsreferent beim VCD. Er fordert: "Alle Ausgaben und Einnahmen im städtischen Verkehrshaushalt müssen auf den Tisch. Erst dann können die Mittel so verteilt werden, dass sie den besten Effekt für Mobilität und Umwelt erzielen."

In der Konsequenz müssen die Finanzmittel aus Sicht des VCD in den meisten Kommunen umgeschichtet werden. Beispiel Stuttgart: In 2002 wurden 43 Prozent aller Wege mit dem Auto und sechs Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das Auto zieht allerdings 55 Prozent, der Radverkehr gerade mal zwei Prozent des kommunalen Zuschussbedarfs auf sich. Und dabei sind die so genannten externen Kosten beispielsweise für Unfallfolgen und Schäden durch Luftverschmutzung noch gar nicht berücksichtigt. Müller: "Das Auto gilt immer noch als heilige Kuh, die Errichtung von teuren Parkhäusern oder das Freiparken als Beitrag zur Wirtschaftsförderung. Dabei bedeuten diese Ausgaben hohe Subventionen für das umweltbelastendste Verkehrsmittel. Investitionen in den Umweltverbund verbessern dagegen die Lebensqualität in der Stadt: weniger Staus, weniger Lärm, weniger Un-

fälle, sauberere Luft zum Atmen. Hier ist das Geld gut angelegt." <http://www.fairkehr.de>

ADAC- Kostenvergleich Gas hängt Diesel und Benzin ab

[Energieagentur NRW, 22.02.2005] Erdgasautos sind zu einer echten Alternative zu herkömmlichen Benzin- und Dieselfahrzeugen geworden. Neun der derzeit 13 lieferbaren Modelle haben bereits bei einer Laufleistung von weniger als 10 000 Kilometer pro Jahr die niedrigsten Kilometerkosten. Das ist das Ergebnis des ersten ADAC-Kostenvergleichs zwischen Erdgas- und vergleichbaren Benzin- und Dieselfahrzeugen. Grundlage der Berechnung waren Anschaffungspreis, Wertverlust, Kraftstoff- und Werkstattkosten sowie Verbrauch und Steuern.

Von den 13 verfügbaren Gasmodellen fährt man mit dem Fiat Punto 1,2 8V Natural Power am günstigsten. Gerechnet mit 15 000 Kilometer pro Jahr und einer Haltedauer von vier Jahren sind die Gasautos durchschnittlich um 3 Cent pro Kilometer billiger als die Benzin- und 2 Cent als die vergleichbare Dieselvariante. So sparen Autofahrer rund 450 Euro im Jahr.

Noch rentabler wird Gas, wenn lokale Gasversorger beim Kauf des Neuwagens einen einmaligen Zuschuss gewähren. Je nach Modell bewegt sich dieser laut ADAC von einigen Hundert bis zu 2 500 Euro. Bei einem Zuschuss von 1000 Euro beispielsweise verringern sich so die Gesamtkosten noch einmal um rund 250 Euro jährlich. Unterboten wurde das Gasauto von vergleichbaren Standardmodellen nur in zwei Fällen: von der Benzin- und Dieselvariante des Opel Astra Caravan sowie dem Golf Variant 1.9 TDI.

Die Erdgasautos sind gegenüber Benziner und Diesel aber nur dann die günstigere Variante, wenn sie im reinen Gasbetrieb gefahren werden. Der Preisvorteil schmilzt, wenn der Erdgaswagen mangels Zapfstation im Mischbetrieb gefahren werden muss. Wird der BI-Fuel-Wagen nur mit Benzin gefahren, ist ein Gasauto von allen Alternativen die teuerste.

Probleme bei Autos mit Erdgasbetrieb bleiben die mit rund 190 bis maximal 430 Kilometern geringe Reichweite im Gasbetrieb und das mit rund 550 Zapfstationen zu dünne Tankstellennetz. Im

Ausland existieren bislang nur in Norditalien und der Schweiz genügend Tankstationen. Unter diesem Aspekt bleibt der Diesel eine gute Wahl, sagen ADAC-Experten. Auch, weil das Modellangebot an Gasautos noch viel zu gering ist.

Zum Jahresbeginn waren in Deutschland rund 27 000 mit Erdgas betriebene Fahrzeuge zugelassen, darunter etwa 1 000 Omnibusse und über 2 500 Lastwagen. Laut EU-Kommission sollen bis 2020 rund 20 Prozent des Kraftstoffbedarfs in Europa aus alternativen Quellen gedeckt werden.

<http://www.ea-nrw.de/infopool/>

Umweltamt schwärzt Laster an

[taz vom 4.3.2005] Das Umweltbundesamt verlangt schärfere Regelungen gegen Dieselruß bei Lastkraftwagen. Unterstützung von Grünen und ADAC, Ablehnung aus dem Verkehrsministerium und von der FDP.

Das Umweltbundesamt verlangt schärfere Regelungen zur Vermeidung von Dieselruß bei Lastkraftwagen. Um die EU-Feinstaubgrenzwerte in der Luft einhalten zu können, seien engere Euronormen bei Lkws notwendig, sagte Axel Friedrich, Leiter der Verkehrsabteilung des Umweltbundesamtes (UBA), der taz. Die ab dem Jahr 2009 geltende Euro-5-Norm nannte er "viel zu lasch". Derzeit werden etwa zwei Drittel aller Rußspartikel bundesweit von Lkws emittiert.

Auch der ADAC forderte stärkere Förderanreize. "Es gibt technische Lösungen, denen aber zum Durchbruch verholfen werden muss", sagt Michael Niedermeier, Fachmann für Verkehr und Umwelt: "Wir brauchen Steuervergünstigungen als Anreiz."

Winfried Hermann, umweltpolitischer Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion, unterstützte die Forderung: "Technisch ist heute mehr möglich, als bei der Zeitplanabstimmung zur Abgasnorm Euro 5 abzusehen war", sagte er der taz. Völlig klar sei, so Hermann, dass die Einführung von Filter- oder vergleichbarer Technik eine ähnliche Förderdebatte wie bei den Pkws benötigt. "Schnelle Reduktion wird es nicht geben, weil die Fahrzeuge erst umgerüstet werden müssen", so Hermann.

Das Bundesverkehrsministerium lehnte dagegen die raschere Einführung strengerer Grenzwerte ab.

"Die Einführung einer strengeren Abgasnorm - der Euro 6 - ist allgemein abgestimmt und von allen Beteiligten mit 2012 als Zielmarke ins Visier genommen", sagte ein Sprecher von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD). Daran müsse festgehalten werden, um Planungssicherheit bei Spediteuren und Fahrzeugherstellern zu schaffen.

Auch die FDP warnte vor einer Verschärfung. "Wir haben noch nicht einmal Euro 5 umgesetzt", sagt Horst Friedrich, verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion. Die Forderung des UBA sei "schlichter Aktionismus". Der Bundesverband Güterverkehr und Logistik hielt die Feinstaubdebatte für "Hysterie".

Unterdessen soll die Stadt München mit Hilfe einer einstweiligen Verfügung dazu verpflichtet werden, die Dieselruß-Grenzwerte für die Bevölkerung einzuhalten - notfalls auch mit Fahrverboten. Gestern wurde in der bayerischen Landeshauptstadt bereits zum 22. Mal in diesem Jahr der Grenzwert für Partikelruß überschritten. "Wir bereiten deshalb jetzt einen Antrag auf einstweilige Verfügung vor", erklärte gestern der Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, Jürgen Resch, gegenüber der taz. Fahrverbote drohen, wenn der Grenzwert - im Tagesmittel 50 Mikrogramm je Kubikmeter Luft - mehr als 30 Tage im Jahr überschritten wird.

Anreize schaffen

[taz vom 4.3.2005] Diese Anreize für partikelarme Lkws und Dieselfilter schlägt die Initiative "Kein Diesel ohne Filter" vor:

Lkw-Maut: Die Mautgebühr, die bereits auf Basis der Euronormen für Stinker höher ist als für sauberere Laster, sollte zudem Fahrzeuge mit Partikelfilter belohnen. "Außerdem muss die Maut schon für Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen gelten", fordert Jürgen Resch von der Deutschen Umwelt Hilfe. Derzeit zahlen Laster erst ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen.

Schärfere Normen: Die Euronorm 6 sollte möglichst bald kommen und strengere Grenzwerte für Dieselruß festlegen.

Fahrverbote: Kommunen sollten in ihren Luftreinhalteplänen gegen Feinstaub Fahrverbote für alle Fahrzeuge ohne Dieselfilter beschließen.

Nachlässe bei der Kraftfahrzeugsteuer, wie sie die Bundesregierung vorhat, greifen bei Lkws nicht, weil die Steuer dort sehr niedrig ist. "

Internationale Konferenz zu nachhaltigem Transport in der erweiterten EU

[umweltdienstleister Februar 2005] Bahn-Chefs diskutierten mit EU-Vertretern über nachhaltige Mobilität und die künftige Rolle der Schiene. Die Bahn kündigte die Einrichtung von Nachhaltigkeitsmanagement an.

Mehr als 200 Vertreter aus Politik, Industrie, Bahnunternehmen und Verbänden aus 22 Nationen haben in Berlin über nachhaltige Mobilität und die Rolle der Bahnen diskutiert. Im Mittelpunkt der internationalen Konferenz standen dabei die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen und die Festigung der gesellschaftlichen Akzeptanz. In Folge der Erweiterung der Europäischen Union (EU) ist die nachhaltige Gestaltung des Verkehrs über große Distanzen die zentrale Herausforderung.

Margareta Wolf, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, stellte fest, dass Experten weltweit für die nächsten 30 Jahre eine Steigerung der verkehrsbedingten Kohlendioxid-Emissionen um 60 Prozent erwarten. Daher sei es dringend geboten, Verkehr und Transporte nachhaltiger zu gestalten. Die Bahnen forderte sie auf, noch attraktiver zu werden, um am Markt erfolgreich zu sein. „Die Bahnen können dabei von anspruchsvollen Umweltstandards nur profitieren.“

Da ist die Deutsche Bahn bereits auf einem guten Weg. Wie Stefan Garber, Generalbevollmächtigter Technik und Beschaffung der Deutschen Bahn, ankündigte, richtet die Bahn jetzt ein Nachhaltigkeitsmanagement ein. Ziel sei es, die Bahnen gegenüber den Wettbewerbern noch weiter zu stärken. „Wir müssen intelligent unsere systembedingten Vorteile im Schienenverkehr mit den ökologischen und sozialen Anforderungen verbinden, um auch langfristig wirtschaftlich erfolgreich zu sein.“ Garber verwies dabei auf die langjährigen Erfolge im Umweltbereich: „Im Vergleich zu 1990 werden wir Ende des Jahres die spezifischen Emissionen des Klimagases Kohlen-

dioxid um 27 Prozent gesenkt haben.“

Insgesamt zeigte sich bei dem Kongress: Die Bahnen sind auf einem guten Weg. Johannes Ludewig, Generaldirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) bestätigte, dass die Bahnen ihre Leistungen stetig verbesserten. Von der Politik forderte er: „Wir brauchen Preise, die die wahren Kosten des Verkehrs widerspiegeln. Sonst wird sich der Anteil der Bahnen am Verkehrsmarkt nicht steigern lassen.“

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

Nicht nachhaltige Automobilität

[Heiko Balsmeyer, Neues Deutschland, 12.02.2005] Inmitten antiker Autos im Berliner »Meilenwerk« trafen sich auf Einladung der Deutschen Energie-Agentur (dena) Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Verbänden, um sich angesichts des Klimawandels über notwendige Veränderungen im Verkehrsbereich auszutauschen. »Wir müssen die Automobilversorgung langfristig sicherstellen und absichern«, erklärte dena-Geschäftsführer Stephan Kohler. Dies ginge aber nur, wenn die Fahrzeuge effizienter und mehr alternative Kraftstoffe eingesetzt werden, wobei die staatliche Energie-Agentur die Automobilindustrie am Standort Deutschland unterstützt.

Aber noch bleibt der motorisierte Verkehr nach Ansicht Jörg Schindlers vom Beratungsunternehmen Ludwig-Bölkow-Systemtechnik das Sorgenkind der Klimapolitik. Es seien zwar kleinere Einsparerfolge bei den einzelnen Fahrzeugen zu verzeichnen, gleichzeitig nähmen die CO-Emissionen mit dem Wachstum der Verkehrsströme aber weiter zu. Hier sei noch viel zu tun. Die Ölförderung werde in nächster Zeit ihren Höhepunkt überschreiten, während die Nachfrage aus China, Indien und den USA weiter steige. Deshalb dürften die Ölpreise weiter steigen, was der sorglosen »Automobilität« ein jähes Ende bereiten werde.

Für Schindler ist Erdgas keine echte Alternative als Kraftstoff, weil das Potenzial bei der CO-Reduktion zu gering ist. Außerdem stehe auch Erdgas nur zeitlich begrenzt zu Verfügung. Besser wäre eine Umstellung der deutschen Fahrzeugflotte auf 3-Liter-Autos, womit sich 40 Prozent der klimaschädlichen Emissionen einsparen ließen.

Dies taue aber nicht als Lösung der globalen Herausforderungen: »Das westliche Modell der individuellen Automobilität ist auch im Falle von 3-Liter-Autos nicht übertragbar und nachhaltig«, so Schindler.

Das Bundesverkehrsministerium sieht indes keinen wirklichen Handlungsdruck. Die im Klimaschutzprogramm festgelegten Maßnahmen zur CO-Einsparung seien bereits umgesetzt, sagte Ministeriumsmitarbeiterin Nilgün Parker. Auch im Kraftstoffbereich sieht sie keine dramatischen Veränderungen, da die fossilen Energien in den nächsten 20 Jahren einen Anteil von 80 Prozent behalten werden. Das Stolpe-Ministerium sieht mittelfristig den Hybridantrieb, bei dem der herkömmliche Fahrzeugmotor durch einen Elektroantrieb ergänzt wird, und langfristig Wasserstoff als Alternative an. Neue Denkansätze im motorisierten Verkehr sind aus dem Verkehrsministerium derzeit nicht zu erwarten. Kritiker sehen dies als Offenbarungseid der Bundesregierung in einem zentralen Handlungsfeld an.

Den Blick über die Windschutzscheibe hinaus lieferte Dietmar Oelinger vom Naturschutzbund Deutschland (NABU). Es gehe nicht allein um den umweltfreundlicheren Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge. Auch die Produktion der Fahrzeuge, der Fahrweg und die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit seien einzubeziehen, forderte Oelinger. Die Politik müsse den »Umweltverbund« aus Bahn, öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad und Fußweg stärken. Hilfreich wäre eine ökologische Finanzreform mit stetig steigenden Steuersätzen auf Treibstoffe sowie die Einführung eines Tempolimits von 130 Km/h auf Autobahnen.

<http://www.nd-online.de/artikel>

Bis 2035: 50 Millionen Tote im Straßenverkehr weltweit

[Frankfurter Rundschau 26.02.2005] In den nächsten 30 Jahren werden weltweit bis zu 50 Millionen Menschen im Straßenverkehr sterben. Das sind etwa soviel wie im Zweiten Weltkrieg. In Entwicklungsländern wächst das Problem dramatisch mit der zunehmenden Auto-Dichte. Aber auch in Europa sind Verkehrsunfälle häufiger die Todesursache als Herzinfarkt oder Krebs. Der alltägliche Tod auf den Straßen wird aber wie ein

unabänderliches Schicksal hin genommen.

Obwohl die Menschen in den Industriestaaten zwei Drittel aller Autos weltweit besitzen, sterben 90% der Opfer des Straßenverkehrs in Dritte-Welt-Ländern - hat der Verkehrsexperte Klaus Gietinger für die "Frankfurter Rundschau" errechnet. Auf deutschen Straßen sterben jedes Jahr über 6.000 Menschen und etwa 500.000 werden verletzt. Weltweit sind jedoch nicht die Autofahrer die größte Opfergruppe, sondern Fußgänger und Zweiradfahrer.

Kein Krieg und keine Naturkatastrophe kosten so viele Menschenleben und produzieren so viele Verletzte wie der Verkehr. Autos sind die Bomben unserer Zeit. Aber eine große öffentliche Auseinandersetzung mit der Autoindustrie gibt es so gut wie nicht.

Heute verunglücken nach Berechnungen der Weltbank jedes Jahr etwa eine Million Menschen tödlich im Verkehr - 2035 könnten es pro Jahr 2,5 Millionen sein. In den nächsten 30 Jahren werden wahrscheinlich über eine Milliarde Menschen durch Autos verletzt. Hinzu kommen viele Millionen, die durch Autoabgase vergiftet werden. Das Bundesumweltamt hat ausgerechnet, dass in Deutschland jedes Jahr 14.000 Menschen durch Feinstäube und Russpartikel sterben, weil keine Russfilter in Dieselaautos eingebaut werden. In der EU soll es deshalb jedes Jahr 48.000 Tote geben. Die pubertäre Liebe zum Auto ist weltweit so irrational, dass Gesundheitsschäden, Liebe zur Familie und Selbstwertgefühl zweitrangig werden. Es gilt das Motto: "Ich fahre, also bin ich."

Nach Gietingers Recherche ist der Straßenverkehr schon heute für die unter 50-jährigen in der Europäischen Union das größte Todesrisiko. Das Todesrisiko durch einen Verkehrsunfall ist in der EU 40mal höher als durch einen Arbeitsunfall und 12mal höher als zuhause. Die EU will die Zahl der Verkehrstoten von etwa 40.000 im Jahr 2000 bis zum Jahr 2020 halbieren.

12. ENERGIE

Nebenkosten sparen ohne frieren zu müssen

[Svenja Bergt, taz vom 4.3.2005] Aus den meisten Häusern und Wohnungen verpufft viel Wärme. Das könnte sich mit dem Energiepass für Gebäude ändern. Dieser soll ab 2006 eigentlich Pflicht werden – wenn sich Regierung und Opposition einigen können

Klimaschutz – da denkt man an Autos mit Katalysator, die Heizung 1 Grad herunterdrehen und Windräder in Norddeutschland. Doch nur wenige verstehen unter Klimaschutz das, was am nächsten liegt – Energieeffizienz in Häusern und Wohnungen.

"Kaum jemand kennt den Energieverbrauch seiner Immobilie", sagt Achim Großmann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesbauministerium. Dabei ließe der Verbrauch sich leicht drosseln. Und ein kalter Winter sowie steigende Strom- oder Gaspreise müssten nicht Ebbe im Geldbeutel bedeuten. Was für Autos, Kühlschränke und Waschmaschinen längst Alltag ist, soll deshalb jetzt auch bei Häusern Schule machen: der Energiepass. Laut einer EU-Richtlinie muss dieser eigentlich 2006 eingeführt sein. Doch noch streiten die Fraktionen im Bundestag.

Die Opposition will einen "verbrauchsorientierten Energiepass", in dem steht, wie viel Energie in dem Gebäude verbraucht wird. Basis soll dafür die eine Heizkostenabrechnung einstiger Bewohner sein. Nur ist das wenig aussagekräftig. Denn ein wärme liebender Mensch, der zudem oft zu Hause ist, hat einen höheren Verbrauch als ein Vollzeit-Berufstätiger, der nachts gerne bei 16 Grad schläft.

Die Regierung befürwortet deshalb einen "bedarfsorientierten Energiepass". Der soll Informationen über Wärmeisolierung, Heizungsart oder Verglasung geben. Die Diagnose, ob und was verbessert werden kann, liefert er gleich mit.

Im Grunde ist der Energiepass Mittel zum Zweck: Er soll Druck auf Immobilienbesitzer und Bauherren ausüben, ihre Häuser energetisch effizient zu bauen oder zu sanieren. Mieter werden in Anbet-

racht der Energiepreise ohnehin schon bald anfangen, aus eigenem Interesse nach dem Energieverbrauch zu fragen.

Momentan sieht es mit der Energieeffizienz in Deutschland mau aus. Beispiel: Dachsanierung. "Bei 80 Prozent aller neu gedeckten Dächer fehlt die Wärmedämmung", so Wolfgang Weipert, Leiter des Referats Umweltpolitik und Verbraucherschutz der IG BAU. Bei den Gebäudesanierungen insgesamt sieht es nicht viel besser aus: Bei mehr als 30 Prozent aller Sanierungen geht es nur um Farbe und Putz.

Dabei gibt es für die energetische Sanierung Förderungen vom Staat und günstige Kredite. So vergibt beispielsweise die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) günstige Kredite mit dem "CO₂-Gebäudesanierungsprogramm" für Altbauten. Und gestern wurde bekannt, dass die rot-grüne Regierung erwägt, diese Darlehen in Kürze noch einmal aufzustocken.

Der Klimaschutz am Bau soll auch für den Arbeitsmarkt etwas bringen: Aufträge. Schon derzeit gehen rund 60 Prozent der Bauaufträge in Sanierung und Modernisierung. Mit dem Ziel der Grünen, bis 2040 den kompletten Altbaubestand saniert zu haben, dürfte sich dieser Anteil noch erhöhen. Besonders die regionale Bauwirtschaft soll etwas davon haben.

Auch der Staat profitiert übrigens von den Klimaschonenden Häusern - wenn auch im kleineren Rahmen: ALG-II-Empfängern zahlt er die Heizkosten.

Jede zehnte Kilowattstunde aus erneuerbaren Energien

[BMU-Pressedienst, 22. Februar 2005] Der Anteil der erneuerbaren Energien am Stromverbrauch ist im Jahr 2004 um fast ein Fünftel auf 9,3 Prozent gegenüber 7,9 Prozent im Vorjahr angewachsen. Dieses Ergebnis präsentierten die Arbeitsgruppe Erneuerbare-Energien-Statistik (AGEE-Stat) und das Bundesumweltministerium anlässlich der Jahreskonferenz Erneuerbare Energien. Bezogen auf den gesamten Energieverbrauch ist der Anteil der Erneuerbaren von 3,1 auf 3,6 Prozent gestiegen.

Diese Entwicklung ist erneut vor allem auf einen deutlichen Zuwachs der Windenergie zurück zu

führen. Die Windkraft hat im Jahr 2004 erstmals die Wasserkraft überholt. Sie trägt mittlerweile mit 44 Prozent zur Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien bei, die Stromerzeugung aus Wasserkraft hat sich bei rund 38 Prozent stabilisiert. Auch in den anderen Bereichen konnten hohe Zuwachsraten erreicht werden.

Eine besonders dynamische Entwicklung gab es bei den Solarstromanlagen. Mit einem Zubau von 300 Megawatt sind nun insgesamt 700 Megawatt photovoltaische Spitzenleistung installiert. Damit schaffte es Deutschland im Jahr 2004 sogar zum Solarweltmeister, vor dem Konkurrenten Japan. Der thermische Solarmarkt hielt sich auf hohem Niveau. Die Fläche der installierten Kollektoren beträgt mittlerweile mehr als sechs Millionen Quadratmeter.

Auch die Stromerzeugung aus fester Biomasse und Biogas konnte einen starken Anstieg um rund 50 Prozent verzeichnen. Das gleiche gilt für den Absatz von Biokraftstoffen, der mit einem Anstieg von 650.000 auf nunmehr rund eine Million Tonnen ebenfalls um etwa 50 Prozent zunahm. Der Beitrag der erneuerbaren Energien zum Klimaschutz hat im letzten Jahr ebenfalls zugelegt. Insgesamt konnten durch die Nutzung erneuerbarer Energien im Jahr 2004 rund 70 Millionen Tonnen Kohlendioxid vermieden werden. Die aktuellen statistischen Daten und weitere Informationen zu erneuerbaren Energien finden Sie im Internet auf den Themenseiten des Bundesumweltministeriums unter

<http://www.erneuerbare-energien.de>.

13. WEITERE UMWELTTHEMEN IN DEUTSCHLAND

Bei Umweltthemen sind die meisten ahnungslos

[AP, 15. Februar 2005 Hamburg] Umweltpolitik interessiert die Bundesbürger nicht sonderlich: 64 Prozent haben noch nie etwas vom Emissionshandel gehört, und auch der Begriff «nachhaltige Entwicklung» sagt 67 Prozent nichts, wie eine am Dienstag veröffentlichte Emnid-Umfrage für den Mineralölkonzern BP ergab. Auch mit dem Kioto-

Protokoll kann jeder Zweite (52 Prozent) nichts anfangen, während die Öko-Steuer immerhin 88 Prozent der 2.070 Befragten ein Begriff ist.

Über die Hälfte der Befragten (54 Prozent) ist der Ansicht, dass Deutschland in Sachen Umweltschutz zu den weltweit führenden Nationen zählt. Jeder Dritte (33 Prozent) meint hingegen, dass die Bundesrepublik hier nur Mittelmaß ist. Wichtigste Aufgaben des Umweltschutzes ist nach Ansicht von 74 Prozent die Reinhaltung von Wasser, Boden und Luft. Und fast jeder Dritte (29 Prozent) meint, dass Umweltschutzmaßnahmen auch dann durchgesetzt werden sollten, wenn dadurch Arbeitsplätze verloren gehen.

<http://de.news.yahoo.com/050215>

Politik und Wirtschaft fehlt der "rote Faden Nachhaltigkeit"

[Rat für nachhaltige Entwicklung; Franz Alt 20.02.2005] Politik und Gesellschaft sind von einem Handeln, das die Bedürfnisse zukünftiger Generationen berücksichtigt, noch weit entfernt. „Im praktischen Regierungshandeln ist der rote Faden Nachhaltigkeit noch nicht zu erkennen.“ Das betont der Rat in seiner Stellungnahme zum Fortschrittsbericht der Nachhaltigkeitsstrategie, den die Bundesregierung im vergangenen Herbst vorgelegt hat. Zwar vermittele der Bericht ein positives Grundbild der getroffenen und geplanten Maßnahmen, aber insgesamt stehe die Strategie zu isoliert neben den dominierenden Politikfeldern der Wirtschafts- und Sozialpolitik. „Die Agenda 2010 wird aufwendig beworben, die Nachhaltigkeitsstrategie nicht“, kritisiert der Rat. Empfehlungen des Rates beispielsweise zur Energiewirtschaft oder zur Reduktion des Flächenverbrauchs nehme der Fortschrittsbericht auf, an konkreten Umsetzungsschritten mangle es jedoch. [LINK] Auch erwähne die Bundesregierung wichtige Forschungsprogramme und Projekte für neue Kraftstoffe und Antriebe, zur Energieversorgung sowie zu Demografie und Verkehrsentwicklung. Es werde aber versäumt, die Herausforderungen einer nachhaltigen Entwicklung für die gesamte Wissenschaft klarer zu benennen.

Die Bundesregierung hat - anders als ursprünglich angekündigt - im Fortschrittsbericht keine

Schwerpunkthemen für die Berichtsperiode 2004 bis 2006 vorgestellt. „Für das Profil der Nachhaltigkeitspolitik der Bundesregierung ist eine Fokussierung auf wenige politisch wesentliche Schwerpunkte unabdingbar“, mahnt der Rat. Der Rat lobt in seiner Stellungnahme, dass einzelne Kapitel des Berichts bereits Ankündigungen zu künftigen Schwerpunkten enthalten, wie zum Beispiel die Absicht, energiepolitische Instrumente für die Zukunft weiterzuentwickeln, neue Prognosen für Mobilität und Demografie zu erarbeiten, die ökologische Besteuerung zu thematisieren, den Lärmschutz zu verstärken sowie die politischen Rahmenbedingungen für nachhaltigen Konsum und umweltverträgliche Produktionsmuster zu verbessern. Zudem hebt der Rat positiv hervor, dass mit dem Fortschrittsbericht erstmals ein Dokument vorgelegt wurde, das durch die Beiträge des Rates und anderer Akteure ein breites Bild der Nachhaltigkeitspolitik in der Gesellschaft zeichnet.

<http://www.nachhaltigkeitsrat.de/service/download/>

Kohleabhängigkeit verteuert Strompreise mehr als Regenerative Energie

[Boxer Infodienst 01.03.2005] Der Verband der Elektrizitätswirtschaft (VDEW) hat in einer aktuellen Mitteilung auf die enorm gestiegenen Preise für Steinkohle hingewiesen. Danach ist der Preis für eine t Steinkohleeinheiten (SKE) von Dezember 2003 bis Dezember 2004 um etwa 40 % von 43,60 EUR auf etwa 60,60 EUR gestiegen. Umgerechnet auf eine Kilowattstunde Strom (bei 8.140 kWh pro 1 t SKE, sehr optimistischem elektrischen Wirkungsgrad von 45 % und 23 % Anteil der Steinkohle an der deutschen Stromproduktion) ergibt sich allein durch die Verteuerung der Steinkohle in einem einzigen Jahr eine durchschnittliche Verteuerung des Strompreises von über 0,1 Cent pro kWh.

Durch die weiter rasant wachsende Energienachfrage insbesondere der Länder China und Indien ist nach Angaben des VDEW auch weiterhin mit einer angespannten Marktsituation für Steinkohle zu rechnen. Erst kürzlich hatte dagegen die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Berlin, in der "dena-Netzstudie" u.a. gemeinsam mit den Energieversorgern die Kosten für einen weiteren Ausbau der Regenerativen Energien bis auf etwa

20 % Anteil an der Stromversorgung incl. erforderlichen Netzausbaus, Reserveleistungen und Vergütungen nach Erneuerbare-Energien-Gesetz EEG im Zeitraum von 10 Jahren auf bis zu 0,4 bis 0,5 Cent pro Kilowattstunde ermittelt (s. auch unsere Meldung 24.02.2005 / Nr. 1 im Archiv). Die Preisentwicklungen zeigen deutlich, dass bereits auf Sicht von 10 Jahren der Ausbau Regenerativer Energie zu geringeren Strompreiserhöhungen führen kann als die Beibehaltung der Stromerzeugung mittels Steinkohle. <http://www.boxer99.de>

Kalte Winter gefährden Kyoto-Klimaschutzziele

[BUND, 15.3.2005] Der Entwurf des Bundesumweltministeriums für das neue Klimaschutzprogramm enthält eine Maßnahmenlücke in Höhe von 13 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Das hat der BUND aufgedeckt. Die Bundesregierung behauptete bisher, dass die Vermeidung von sieben neun Millionen Tonnen Kohlendioxid im Gebäudereich ausreichen würde, um das Kyoto-Ziel zu erfüllen. Dabei wurde aber nicht berücksichtigt, dass in der Basisperiode 2000 bis 2002 die Winter relativ warm waren und weniger geheizt werden musste. Wenn in den für das Kyoto-Protokoll entscheidenden Jahren 2008-2012 die Winter durchschnittlich kalt sind, steigen die Emissionen ohne zusätzliche Maßnahmen um 13 Millionen Tonnen an. Dieses Risiko wird im Entwurf des neuen Klimaschutzprogramms ausgeblendet. Der BUND fordert deshalb in seiner Analyse ein schnell wirksames Maßnahmenbündel für die Gebäudesanierung. Der BUND und sechs weitere Verbände hatten den Entwurf des Klimaschutzprogramms als substanzlos kritisiert, weil er keine der erforderlichen Maßnahmen enthält.

BUND-Analyse des Klimaschutzprogramm-Entwurfs: <http://www.bund.net/klimaschutz>

Eiskalter Winter muss nicht hohe Heizrechnung bedeuten. Energiepass senkt Kosten

[Berlin 06.03.2005] Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hat die schnelle Einführung von Energiepässen für Wohnungen und Häuser gefordert. Wenn diese bis zum Jahresende gesetzlich vorgeschrieben seien, ließen sich

bereits im nächsten Winter Heizkosten sparen. Derzeit würden pro Quadratmeter Wohnfläche durchschnittlich zweihundert Kilowattstunden Energie für Heizung und Warmwasser benötigt. Ohne die Wohnqualität zu beeinträchtigen, könne der Bedarf mit entsprechenden Dämm- und Sparmaßnahmen auf rund dreißig Kilowattstunden gesenkt werden. Die Einführung von Energiepässen sei ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Die derzeit laufende Novellierung des Energieeinspargesetzes müsse dafür die Voraussetzungen liefern.

BUND-Bundesgeschäftsführer Gerhard Timm: „Mieter, Haus- und Wohnungseigentümer wissen zwar durch die Rechnung, wie teuer ihr Energieverbrauch ist. Was sie nicht wissen ist, wie diese Kosten genau entstehen und wie sie optimal gesenkt werden können. Bei Neuvermietungen oder Eigentümerwechsel kann der Energiepass hier künftig Abhilfe schaffen. Er liefert wichtige Informationen zum Energiebedarf der Immobilie und zur Qualität der Gebäudedämmung. Nur so bekommen Mieter und Käufer die Chance mit Energiesparmaßnahmen unnötig hohe Heizkosten zu vermeiden.“

Angaben zum Energieverbrauch früherer Nutzer der Immobilie hält der BUND nicht für ausreichend. Die Wohnbedürfnisse und Heizgewohnheiten verschiedener Bewohner seien sehr unterschiedlich. Aussagekräftiger seien die energetischen Eigenschaften des Objektes unabhängig von seinen Nutzern und deren Gewohnheiten. Sie ließen sich im Energiebedarf besser ausdrücken. Der BUND befürwortet deshalb eine Kombination beider Angaben.

Der Energiepass müsse zudem Informationen über Fördermöglichkeiten zur Gebäudedämmung enthalten. Das trage dazu bei, dringend notwendige Fortschritte bei der Altbausanierung zu erreichen. Hier lägen enorme Reserven, um die klimawirksamen Treibhausgase bis 2020 um die angestrebten Minus vierzig Prozent im Vergleich zu 1990 zu vermindern.

<http://www.bund.net/lab/reddot2/>

Umweltmanagement-System bringt viele Vorteile

[BMU Pressemitteilung 22.02.2005] Der Umweltgutachterausschuss (UGA) ist heute neu

zusammengetreten. Auf der Eröffnungssitzung sagte die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Margareta Wolf: „Das freiwillige Umweltaudit EMAS verbindet das ökologisch Notwendige mit dem wirtschaftlich Sinnvollen. Es ist ein zukunftsfähiges Instrument strategischer Unternehmensplanung. Der im UGA versammelte Sachverstand erhöht den Bekanntheitsgrad des hochwertigsten Umweltmanagement-Systems, das auf dem Markt ist.“ Der UGA berät das Bundesumweltministerium beim freiwilligen Umweltaudit, erarbeitet Richtlinien zu seiner Umsetzung und fördert die Verbreitung von EMAS in Deutschland.

Im UGA sind Experten aus der Wirtschaft, aus der Umwelt- und Wirtschaftsverwaltung des Bundes und der Länder, aus den Gewerkschaften und Umweltverbänden sowie Umweltgutachter vertreten. Die 25 ehrenamtlichen Mitglieder werden von einer hauptamtlichen Geschäftsstelle in Berlin unterstützt.

In seiner vierten Berufungsperiode wird sich der UGA unter anderem mit der zukünftigen Entwicklung von EMAS (Eco-Management and Audit Scheme, EU-Umweltaudit-Verordnung) beschäftigen. Es wird darum gehen, wie sich das Umweltaudit schlanker, flexibler und kostengünstiger für die teilnehmenden Organisationen gestalten lässt.

EMAS geht 2005 in das zehnte Jahr seiner Anwendung. Alleine in Deutschland nehmen zur Zeit etwa 2000 Standorte daran teil. BMU und UGA werden sich intensiv mit der Verwendung des EMAS-Logos als Markenzeichen für Leistung, Glaubwürdigkeit und Transparenz in der breiten Öffentlichkeit befassen.

Weitere Informationen, darunter die Namen der UGA-Mitglieder, sind im Internet erhältlich unter <http://www.uga.de>, <http://www.bmu.de> (Stichwort EMAS), sowie unter <http://www.europa.eu.int/comm/environment/emas>

14. WEITERE UMWELTTHEMEN INTERNATIONAL

Studie warnt vor Auswirkungen des Tanktourismus

[Der Standard, 10. März 2005, Brüssel] Vor den negativen Auswirkungen des Tanktourismus, vor allem aus Deutschland, auf die Entwicklung der CO₂-Emissionen in Österreich warnt eine neue Studie im Auftrag des Umweltministeriums. Demnach entfielen 2003 fast 30 Prozent oder 7,3 Millionen Tonnen der Österreich zugerechneten Verkehrsemissionen auf den Tanktourismus aus dem Ausland. Umweltminister Josef Pröll (V) bekräftigte am Donnerstag, er wolle das österreichische Kyoto-Ziel erreichen. "Der Tanktourismus macht es sehr schwer, das Ziel zu erreichen", fügte er aber hinzu. Er habe dieses Problem unterschätzt.

Bemessungsgrundlage

Der Kohlendioxid-Ausstoß ist den Schätzungen zufolge in Österreich seit 1990 um fast 70 Prozent angestiegen. Grundlage für die Berechnung der Verkehrsemissionen ist die Menge an verkauftem Treibstoff im Inland. Würde stattdessen nur der tatsächliche Inlandsverbrauch gemessen, wären die Verkehrsemissionen im selben Zeitraum nur um rund 17 Prozent gestiegen, heißt es in der Studie.

Durch das im Februar in Kraft getretene Klimaschutzabkommen von Kyoto haben sich die Industrieländer verpflichtet ihre Treibhausgase zu senken. Für Österreich beträgt die vorgeschriebene Reduktion 13 Prozent.

Andere Schadstoffe

Abgeschätzt wurden von den Autoren - dem Planungsbüro Trafico Verkehrsplanung, TU Graz und die Energieverwertungsagentur (EVA) - auch Auswirkungen auf den gemessenen Anstieg anderer Schadstoffe: Generell sei festzuhalten, dass "infolge der Vereinbarung, dass jeder Staat in der Emissionsinventur den gesamten verkauften Treibstoffsatz heranziehen muss, für das Jahr 2003 bei CO₂ um 29 Prozent, bei NO_x (Stickoxiden) um 21 Prozent und bei Partikeln um 25 Prozent höhere Emissionen angegeben werden, als

tatsächlich im Inland durch den Straßenverkehr verursacht werden".

Dabei konzentriert sich der Tanktourismus laut Studie vor allem auf den österreichischen Grenzabschnitt zu Deutschland, da die Treibstoffe in dem Nachbarland auf Grund der höheren Mineralölsteuer deutlich teurer sind. Diesel lockt demnach mehr "Tanktouristen" über die Grenze nach Österreich als Benzin. So hätten Käufe aus dem Ausland zuletzt einen Anteil von 30 Prozent erreicht. Bei Benzin liege der Anteil mit über 20 Prozent etwas niedriger, da in diesem Fall vor allem Privatkunden aus dem Ausland vom Tanktourismus Gebrauch machten.

Studienergebnis

Mit der Einführung des Euro als Bargeld 2002 habe sich der Trend zudem verstärkt. Würde es gelingen, die Preisdifferenz zu den Nachbarstaaten bis schrittweise 2010 abzubauen, würde dies Österreich etwa fünf Millionen Tonnen CO₂-Emissionen in der Emissionsinventur ersparen, lautet ein Ergebnis der Studie.

Reaktion ARBÖ

"Es ist höchst an der Zeit, den Tanktourismus aus der Statistik herauszurechnen und die österreichischen Autofahrer nicht weiter mit falschen Zahlen zu irritieren", sagte ARBÖ-Generalsekretär Rudolf Hellar am Donnerstag. Erst vor einem Monat sei bei der Präsentation der Treibhausgasemissionen 2003 der Verkehr als größter CO₂-Verursacher hingestellt worden, der die Industrie auf Platz zwei verdrängt habe. "Im Lichte der Tanktourismus-Studie sind solche Darstellungen wohl nicht mehr zu halten", so Hellar. Vielmehr solle man zur jährlichen Abgaskontrolle zurückkehren. Fahrzeuge mit schlecht eingestelltem Motor emittieren mehr Schadstoffe, so die Argumentation des ARBÖ für die Wiedereinführung der jährlichen Pickerl-Überprüfung ("Wiederkehrende Begutachtung nach § 57a Kraftfahrzeuggesetz").

Reaktion Greenpeace

Es sei kein Statistik- oder Rechenfehler, die Autoabgase der Tanktouristen in den österreichischen Gesamtausstoß an CO₂-Emissionen einzuberechnen, widersprach Greenpeace am Donnerstag dem ARBÖ. "Wenn man der ARBÖ-Logik folgt, müssen auch die CO₂-Emissionen tschechischer Kohlekraftwerke für Österreich angerechnet werden",

zog Greenpeace-Sprecher Erwin Mayer einen Vergleich mit dem Import von Kohlestrom.

"Mit der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls hat Österreich auch die internationalen UNO-Richtlinien zur Berechnung der CO₂-Emissionen akzeptiert. Diese schreiben vor, dass in jedem Land die Abgabe an der Tankstelle als Berechnungsbasis herangezogen wird", erläuterten die Umweltschützer.

Die Tanktourismus-Studie des Umweltministeriums verdeutlicht laut Greenpeace, wie Österreich seine CO₂-Emissionen aus dem Verkehr relativ rasch reduzieren könne: "Wenn Österreich seine Diesel- und Benzinbesteuerung auch nur annähernd auf das Niveau von Italien und Deutschland bringen würde, könnte der Tanktourismus sofort unterbunden werden und Österreich hätte mit einem Schlag sieben Millionen Tonnen CO₂ eingespart", so Mayer. Die Kosten wären die entgangenen Mehreinnahmen des Finanzministers durch das Ausbleiben der Tanktouristen.

Reaktion der Grünen

Die Grünen fordern als Konsequenz aus dem massiven Tanktourismus eine Anhebung der Dieselbesteuerung auf das höhere Benzinniveau. Die von Pröll vorgelegte Studie belege, dass die im Vergleich zu fast allen Nachbarstaaten niedrigeren Dieselpreise einen wesentlichen Anteil an der Lkw-Transitlawine durch Österreich hätten, erklärte Gabriela Moser, Verkehrssprecherin der Grünen, in einer Aussendung.

Eine steuerliche Begünstigung von Diesel sei auch wegen der zunehmenden Feinstaubbelastung durch Dieselruß "nicht mehr zu rechtfertigen". Es sei "kurzsichtig zu glauben, durch das Herausrechnen der Tanktourismus verursachten CO₂-Emissionen aus der österreichischen Klimabilanz einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten", kritisierte Moser.

Konsumfreudige Chinesen

[Sven Hansen, taz vom 19.2.2005] Der "American way of life" steht für wirtschaftlichen Wohlstand, ungezügelter Konsumfreude, Ressourcenverschwendung und Raubbau an der Natur. Um diesen Lebensstil auf Kosten anderer Völker und Generationen aufrechtzuerhalten, werden Kriege ums Öl geführt und dem Kioto-Protokoll die Unter-

schrift verweigert. Doch der "American way of life" bekommt jetzt Konkurrenz aus dem Fernen Osten. So verweist Chinas wirtschaftlicher Aufstieg die USA beim Konsum von immer mehr Rohstoffen sowie Produkten der westlichen Zivilisation auf den zweiten Rang.

Beim Konsum von Fleisch, Getreide, Kohle und Stahl hat China die USA bereits überholt. Darauf wies in dieser Woche Lester Brown vom Washingtoner Earth Policy Institute hin. So konsumierten China 2004 64 Millionen Tonnen Fleisch, die USA dagegen 38 Millionen. Die USA werden mit Rindfleisch in Form von Hamburgern und Steaks assoziiert, doch die US-Bürger verbrauchten etwa gleich viel Hühner, Schweine und Rinder. In China, wo die Hälfte aller Schweine weltweit lebt, dominiert dagegen Schweinefleisch.

Der Unterschied ist natürlich, dass in der Volksrepublik 1,3 Milliarden Menschen leben, in den USA dagegen 297 Millionen. So konsumierte 2004 ein Durchschnittschinese (Jahreseinkommen 5.300 Dollar) 49 Kilo Fleisch, ein Amerikaner (Einkommen 38.000 Dollar) dagegen 127 Kilo. Es dauert also noch, bis der chinesische Lebensstil (zhongguoren de shenghuo fangshi) den "American way of life" beim individuellen Verbrauch einholt.

China führt bereits heute beim Konsum einiger moderner Produkte wie Fernseher (2000: 374 Millionen zu 243 Millionen in den USA) oder Handys (2003: 269 Millionen zu 159 Millionen). Nur beim Ölverbrauch liegen die USA (2004: 20,4 Millionen Barrel) noch weit vor China (6,5 Millionen). Doch seit 1994 verdoppelte sich Chinas Verbrauch.

Was folgt aus den Zahlen? Chinas wachsende Nachfrage nach Rohstoffen wird seine Außen- und Sicherheitspolitik in wachsendem Maß formen, meint Lester Brown. "China ist nicht länger nur ein Entwicklungsland. Es ist eine aufsteigende wirtschaftliche Supermacht, eine die wirtschaftliche Geschichte schreibt."

Man muss vielleicht nicht gleich wie Brown das 21. Jahrhundert zum chinesischen erklären. Aber die Frage, ob etwa das Kioto-Protokoll, das China als Entwicklungsland einstuft und damit von der Verpflichtung zur Reduktion von Treibhausgasen befreit, noch zeitgemäß ist, ist berechtigt.

15. DISKUSSIONSFORUM

"The Shell Group has nothing to fear from the taxation and regulatory changes that are needed to avoid the potentially disastrous consequences of climate change."

Lord Oxburgh, Chairman of Shell UK

„Ein Barrel Öl ist immer noch billiger als ein Barrel Bier“

Reinier Zwitserloot, Chef des Öl- und Gasunternehmens Wintershall, hat kein Problem mit dem hohen Ölpreis [*taz vom 16.03.2005*]

Zum 25. Geburtstag der Grünen - ein Wunsch zur ÖFR

[*Carl Amery, Frankfurter Rundschau vom 27.01.2005*]

„(...) Was besonders stört, ist Selbstgefälligkeit, die in Verblendung umschlägt, Wenn sich etwa ein führender Grüner dazu beglückwünscht, dass man keine "Ein-Punkt-Partei" mehr sei, sondern über "flächendeckende Kompetenzen" verfüge, so beweist dies, dass er die Tragweite einer universalen biosphärischen Perspektive nie begriffen hat. Eine realistische, auf Zukunft bedachte Politik müsste anders aussehen. Hätten wir zum Beispiel eine Grüne Finanzpolitik, müsste sie das gesamte fiskalische System von Lohn- und Einkommensteuern weg auf Rohstoff-, Geld- und Energiebewegungen umleiten, wodurch sich auch der gerechte ökologische Preis ergäbe. (...)"

<http://www.fr-aktuell.de/ressorts/>

16. JOBS

Stellenausschreibung Marketing- und PR-Referent/in bei oekom research AG

Oekom research AG ist eine der international führenden Rating-Agenturen und Research-Anbieter im dynamischen Markt nachhaltiger Investments. Zum nächstmöglichen Eintritt wird tatkräftige Unterstützung im Bereich Marketing / Public Relations gesucht. Bewerbungen bitte an

Robert Haßler
 oekom research AG
 Goethestraße 28
 80336 München
 Fon: ++49/89/544184-50
 Fax: ++49/89/544184-99
hassler@oekom-research.com

Stellenangebote des Öko-Instituts e.V.

Das Öko-Institut e.V. sucht eine/n Wissenschaftliche/n Mitarbeiter/in sowie eine/n Projektassistent/in im Bereich Energie & Klimaschutz.
 Weitere Informationen unter: <http://www.oeko.de>

Stellenangebot des T&E European Federation for Transport and Environment

T&E are consequently recruiting a: Programme Manager – Clean Cars

The successful candidate will lead our work in this area, commission research, manage a range of related activities and maintain excellent contacts with policy makers, industry, NGOs and other stakeholders.

Key requirements for the position:

The position will be available as of 1st April 2005. Please send your CV and a motivation letter (in English) to vacancy@t-e.nu. Applications should reach T&E no later than 20 March 2005.

T&E is an equal opportunities employer.
 Rue de la Pépinière 1, 1000 Brussels, Belgium
 t +32 2 502 9909, f +32 2 502 9909,
 GSM +32 498 515319
www.t-e.nu

Ecologic sucht studentische MitarbeiterInnen

Für die Mitarbeit an verschiedenen Forschungsvorhaben zur internationalen und europäischen Umweltpolitik, Schwerpunkt Wasser. Die regelmäßige Wochenarbeitszeit beträgt ca. 15-20 Stunden. Bewerbungsschluss: 30.3.05

Ecologic – Institut für internationale und europäische Umweltpolitik
 Pfalzburger Str. 43/44
 10717 Berlin
<http://www.ecologic.de>

Das Institut Forstökonomie sucht zwei wissenschaftliche MitarbeiterInnen

Die Stellen haben einer Laufzeit von 3 Jahren und sind mit einer Promotion verbunden. Eine Stelle umfasst die Bearbeitung des Moduls "Institutionelle Innovationen in der Waldwirtschaft". Die Stelle ist geeignet für ForstwissenschaftlerInnen, SozialwissenschaftlerInnen bzw. ÖkonomInnen mit einem Interesse an institutionenökonomischen Fragestellungen. Die andere Stelle umfasst die Bearbeitung eines Moduls, das die Abhängigkeiten und Potenziale von Unternehmen in zwei ausgewählten Forst-Holz-Zuliefererketten zum Inhalt hat. Die Stelle richtet sich an BewerberInnen aus den Bereichen der Sozialwissenschaften bzw. der Ökonomie mit einem Interesse an organisationstheoretischen Fragestellungen.

Bitte bewerben Sie sich spätestens bis zum 31.3.05.

forecon@ife.uni-freiburg.de
 Prof. Dr. Gerhard Oesten
 Institut für Forstökonomie
 Albert-Ludwigs-Universität Freiburg
 Tennenbacher Str. 4
 79085 Freiburg

17. LINKS UND PUBLIKATIONEN

Perspektiven der ökologischen Steuerreform in Deutschland

[Ewrigmann; Kohlhaas WSI Mitteilungen Dezember 2004] Die Koalitionspartner der rot-grünen Bundesregierung haben 2002 in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, im Jahr 2004 „im Hinblick auf die Emission klimaschädlicher Gase, den Ölpreis, die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und die soziale Verträglichkeit [zu] überprüfen, ob und die Besteuerung unter ökologischen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln ist.“ Der folgende Beitrag unternimmt den Versuch, die anstehenden Fragen aus ökonomischer Sicht zu strukturieren und grundsätzliche Handlungsalternativen zu diskutieren. Er vertritt die Auffassung,

dass eine ökologische Steuerreform aus umwelt- wie finanzpolitischen Gründen weiterhin weit oben auf der Prioritätenliste der Politik stehen sollte.

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

EEB: Stop Subsidies polluting the World

Das Europäische Umweltbüro (EEB) hat im Vorfeld des EU-Frühjahrgipfels 2005 ein umfassendes Forderungspapier zum Abbau umweltschädlicher Subventionen in der EU veröffentlicht. Zahlreiche Beispiele aus den EU-Mitgliedsstaaten (z.B. zu Kohlesubventionen in Polen, Steuerbegünstigungen von Firmenwagen in Ungarn und den Atomsubventionen in Großbritannien) illustrieren die umweltschädliche Subventionspraxis in der EU. Das EEB schlägt ein Sieben-Punkte-Programm zum Abbau umweltschädlicher Subventionen vor und fordert, dass die Chancen des Subventionsabbaus bei einer umweltorientierten Neuausrichtung der Lissabon-Strategie genutzt werden. Der EEB-Bericht ist in englischer Sprache erschienen und wurde von FÖS-Vorstand Matthias Seiche verfasst.

http://www.eeb.org/activities/env_fiscal_reform

NGO Guidelines for promoting National Reforms of Environmentally Harmful Subsidies (EHS) von Jan de Vries

http://www.eeb.org/activities/env_fiscal_reform/

„Umweltorientierte Subventionspolitik in Deutschland – Muster, Konzeptionen, Reformperspektiven“

Die Diskussion über den Abbau und die Umgestaltung von Subventionen hat in den letzten Jahren wieder an Fahrt gewonnen und wird aus verschiedenen Perspektiven aufgegriffen. Z.T. werden hier – unabhängig von umweltpolitischen Erwägungen – „große Befreiungsschläge“ gefordert, andererseits konzentriert sich die wirtschaftspolitische Debatte oft stark auf Einzelfälle und bestimmte Ausstattungsmerkmale von Subventionen (z.B. die Bemessungsgrundlage der Entfernungspauschale), wobei Subventionen in bestimmten Fällen als Instrument der Umweltpolitik diskutiert werden oder in Form von Listen oder Fallstudien Subventionen mit umweltschädlichen Wirkungen

zusammengestellt werden. Oft werden allerdings eine Reihe von Zwischen- und Querschnittsebenen nicht thematisiert, die zwischen abstrakter und konkreter Betrachtungsweise sowie zwischen subventionspolitischen Reformbestrebungen unterschiedlicher Reichweite und Radikalität vermitteln könnten.

In seiner an der Universität Kassel angenommenen Dissertation untersucht Tilmann Rave daher, in welchem Verhältnis Umweltgesichtspunkte zu Subventionen und Subventionspolitik stehen und inwiefern sie für subventionspolitische Reformen fruchtbar gemacht werden können. In einer systematisch angeleiteten Betrachtung werden die Bezüge zwischen Subventionen und Umweltschutz sowie zwischen den Politikfeldern Umweltpolitik und „Subventionspolitik“ herausgestellt. Da diese Bezüge a priori komplex sind und nicht nach einem einzigen einfachen Schema abgearbeitet werden können, nähert sich die Arbeit der Thematik aus verschiedenen Blickwinkeln und mit verschiedenen Methoden. So werden nach einer begrifflichen Abgrenzung von Subventionen und nach einem Überblick über das Untersuchungsfeld zunächst historisch-deskriptiv und in Anlehnung an die politikwissenschaftliche Literatur Grundstrukturen und Entwicklungslinien der Politikfelder dargestellt. In vorwiegend theoretisch-deduktiver Lesart werden dann Subventionen in verschiedenen ökonomischen Theorien und Konzeptionen verortet. Die Zusammenführung von problembezogen-lebensweltlichen und theoriegeleiteten Diskussionssträngen mündet schließlich in eine Reformperspektive. Dieser Perspektive zufolge gibt es gute Gründe, die (politische) Aufmerksamkeit verstärkt auf Subventionen mit negativen Umweltwirkungen und deren Abbau zu richten und damit auch Anreizkonstellationen mehr als bisher in den Blick zu nehmen, die immer noch zu sehr „außerhalb“ der vorherrschenden deutschen Umweltpolitik liegen. Die Perspektive wird dann zunächst anhand eines Überblicks über Wirkungsanalysen zur Identifizierung spezifischer umweltschädlicher Subventionen konkretisiert. Abschließend wird ein umweltorientierter Reformprozess für Subventionen skizziert. Es werden insbesondere die Grenzen zwischen Evaluation und Entscheidungsprozess und zwischen wissenschaftlicher Wirkungsanalyse und politisch-administrativen Reformbemühungen

ausgelotet.

Die Arbeit ist soeben als "ifo Beiträge zur Wirtschaftsforschung Nr. 18" erschienen und wird über das ifo Institut für Wirtschaftsforschung verlegt. Zum Preis von € 35 kann sie entweder online (siehe <http://www.ifo.de>, unter Publikationen) oder über ifo Institut für Wirtschaftsforschung, Postfach 860460, 81631 München (Ansprechpartner: Frau Makedonski, Tel.: 089/9224-1376, makedonski@ifo.de) bestellt werden.

The 2005 Spring Summit and Europe's Environment

Der Lissabon Prozess ist Teil der EU Strategie zur nachhaltigen Entwicklung. Analysen und Vorschläge des Europäischen Umweltbüros (EEB) vom 24. Februar 2005 dazu werden im folgenden Dokument dargestellt.

http://www.eeb.org/activities/sustainable_development

Europäische Kommission zu Flugverkehr und Klima

[*Environment Daily 11.03.2005*] Die Europäische Kommission begann am Freitag eine achtwöchige Konsultation darüber, wie die durch Flugverkehr verursachten Klimaschäden in den Griff zu bekommen seien. Die Resultate sollen verwendet werden für eine im Sommer erscheinende Strategie, mit Fokus auf einem möglichen Einsatz von ökonomischen Instrumenten. Das oberste Ziel soll sein, die Flugverkehrsemissionen in den europäischen Emissionshandel zu integrieren. Die Beratung erörterte diese Möglichkeit sowie andere Vorschläge, darunter z.B. eine Besteuerung des Flugtreibstoffs, eine Mehrwertsteuer auf Flugtransporte, Abflugs- und Ankunftssteuern, Wegbelastungen oder Steuern auf Emissionen.

<http://europa.eu.int/comm/environment/climat/>

Power Generation Choice in the presence of Environmental Externalities

Schwedische Doktorarbeit zu externen Kosten aus dem Jahr 2002 von Thomas Sundqvist, Lulea University of Technology.

<http://epubl.luth.se/1402-1544/2002/26/>

Public-Private-Partnerships (PPP) im Bundesfernstraßenbau

[*BMF-Schreiben vom 3. Februar 2005*] Mit dem Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private - Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz - FStrPrivFinG – vom 30. August 1994 (BGBl. I 1994, 2243) hat der Gesetzgeber die rechtlichen Rahmenbedingungen für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung von öffentlichen Straßen durch Dritte (Konzessionäre) geschaffen und für die Nutzung der nach diesen Vorschriften errichteten Verkehrsprojekte bzw. Streckenabschnitte das Recht zur Erhebung von Maut eingeführt. Das BMF-Schreiben nimmt zur umsatzsteuerrechtlichen Beurteilung sog. F-Modelle nach dem FStrPrivFinG, sog. A-Modelle auf der Grundlage der o.a. Musterverträge und der Mauterhebung nach dem ABMG Stellung.

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

Wettbewerbseffekte von Ökologischen Steuerreformen

COMETR (Competitiveness Effects of Environmental Tax Reform) ist ein speziell ausgerichtetes Forschungsprojekt, welches aus dem 6. Rahmenprogramm für Forschungsvorhaben der EU finanziert wird. COMETR wird koordiniert vom Department für Politikanalysen des Nationalen Umweltforschungsinstitut in Dänemark und hat sechs weitere Partner. Das COMETR Projekt läuft seit Dezember 2004 und noch bis November 2006. Weitere Informationen auf:

<http://www.dmu.dk/cometr>

18. VERANSTALTUNGEN

6. jährliche Weltökosteuerkonferenz vom 22.- 24. September 2005 in Leuven, Flandern, Belgien

Das zentrale Thema der 6. ETC wird sein: "The Promotion of Renewable Energy Sources through Tax or Other Market-Based Measures – Challenges and Obstacles".

Dieses Thema wird von verschiedenen Referenten am ersten Konferenztag behandelt. Traditionell werden am zweiten Tag eine große Bandbreite von Umwelt- und Energiebesteuerungsthemen aus einer multidisziplinären Perspektive betrachtet und besprochen. Abstracts für die Präsentationen und sind erwünscht.

Weitere Informationen:

Kurt Deketelaere

kurt.deketelaere@law.kuleuven.ac.be

Geert Van Calster

geert.vancalster@law.kuleuven.ac.be

Janet Milne : jmilne@vermontlaw.edu oder unter City of Leuven :

<http://www.leuven.be/showpage.asp?iPageID=2721>

University of Leuven :

<http://www.kuleuven.ac.be/english/>

Institute for Environmental and Energy Law :

<http://www.law.kuleuven.ac.be/imer/>

2. Clausthaler Gespräche zum Emissionshandel am 04.04.2005

Seit Januar 2005 ist mit dem Emissionshandel ein weiteres Instrument zum Umweltschutz insbesondere zum Klimaschutz hinzugekommen. Ergänzt dieses die bereits existierenden Steuerungsinstrumente ökologische Steuerreform, EEG und KWKG-Gesetz, oder ist es nur zusätzlich zu diesen zu sehen?

Die Fortsetzung der in 2004 begonnenen "Clausthaler Gespräche zum Emissionshandel" findet in 2005 unter der Thematik "Emissionshandel und Ökosteuern - Harmonisierungsbedarf in der Klimaschutzpolitik" statt. Einladung des Kompetenzzentrums Klima- und Energieökonomik am 04. April 2005 im Clausthaler Umwelttechnikinstitut - 2. Veranstaltung der Reihe: "Clausthaler Gespräche zum Emissionshandel" mit dem Thema "Emissionshandel und Ökosteuern - Harmonisierungsbedarf in der Klimaschutzpolitik".

Der Eintritt ist kostenfrei; um Anmeldung bis zum 31. März wird gebeten.

<http://www.zentrum-ke.de/60.0.html>

Veranstaltungsort und -zeit:

CUTEK-Institut GmbH

Leibnizstraße 21 + 23

D-38678 Clausthal-Zellerfeld

04. April 2005; 12.30-17.30 Uhr

Sustainable Investment Conference, Frankfurt, 13.-14. April 2005

Wie lassen sich nachhaltige von weniger nachhaltigen Unternehmen und globalen Wertschöpfungsketten unterscheiden? Wie entwickelt sich die Performance der Fonds und Universen des nachhaltigen Investments? Welche sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte der Nachhaltigkeit sollten im Sinne eines auch langfristig erfolgreichen Investment berücksichtigt werden?

Diese Fragen stehen im Mittelpunkt der Sustainable Investment Conference in Frankfurt, 13.-14. April 2005.

<http://www.nachhaltiges-investment.org/>

"Bio im Tank: Chancen - Risiken - Nebenwirkungen"

Die Tagung will möglichen Zielkonflikten nachgehen und politische Handlungsperspektiven ausloten.

Zeit: 15. April 2005, 9:30-17:30 h

Ort: Berlin, Galerie der Heinrich-Böll-Stiftung, Rosenthaler Str. 40/41, 10178 Berlin.

Nähere Informationen und Programm:

<http://www.boell.de/calendar/viewevt.aspx?evtid=916>

Anmeldungen bitte an bio-im-tank@boell.de

Zweites deutschlandweites Forum für solare Betreibergesellschaften und die gesamte Solarbranche

2. Bundeskongress für Photovoltaik-Betreibergesellschaften mit begleitender Ausstellung „PV-EXPO“ in der Stadthalle Fürth am 23.04.2005

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

redaktion@energie-server.de