

# ÖKOSTEUERNEWS 34 – MAI 2005

---

## NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOSOZIALEN FINANZREFORM

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

**G R E E N B U D G E T G E R M A N Y**

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

Fon 089-520113-13 Fax 089-520113-14 [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de)

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

Wir sind auf Spenden unserer Leser dringend angewiesen

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

ISSN 1611-4035

---

### Inhalt dieser Ausgabe

1.	EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL .....	2
2.	FÖS-TERMINE UND VERANSTALTUNGEN.....	5
3.	FÖS IN EIGENER SACHE.....	6
4.	FEINSTAUBDEBATTE UND VERKEHRSPOLITIK .....	11
5.	UNIONSPOLITIKER FORDERN ENERGIESTEUER .....	20
6.	CO <sub>2</sub> -ABGABE IN DER SCHWEIZ .....	22
7.	CHINA UND ÖKOSTEUER IN JAPAN.....	28
8.	EMISSIONSHANDEL.....	30
9.	KEROSINSTEUER .....	33
10.	ENERGIE.....	36
11.	ÖKOLOGIE UND MARKT .....	39
12.	KLIMASCHUTZ.....	44
13.	DISKUSSIONSFORUM UND ZITATE .....	46
14.	JOBS.....	47
15.	LINKS UND PUBLIKATIONEN.....	48
16.	VERANSTALTUNGEN.....	50

## 1. EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL

### *Sehr geehrte Damen und Herrn, liebe Freunde des FÖS,*

die letzten Wochen und Monate ließen dem Förderverein Ökologische Steuerreform keine Pause. Mit einer exklusiven Studie für WWF und Greenpeace Schweiz unterstützten wir die Entscheidung der Schweiz für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe. Auf unserer voll besuchten Jahrestagung in der Politischen Akademie Tutzing diskutierten wir mit hochkompetenten Gästen die Einführung des Emissionshandels in Europa und die Einbettung der Ökosteuer in ein nachhaltiges Steuersystem. Gleichzeitig brachten wir in die Feinstaubdebatte eine steuerliche Komponente ein. Mit der Besteuerung des Flugverkehrs in Europa und der geplanten Einführung einer Ökologischen Steuerreform in Japan stehen wir vor neuen Herausforderungen. National planen wir zusammen mit BUND, UnternehmensGrün und in Kooperation mit der Heinrich-Böll-Stiftung ein Hearing zur Reform der Ermäßigungen für Unternehmen. Für den Herbst/Winter stehen mehrere Kooperationen in Osteuropa und London an. Für all diese Arbeit brauchen wir weiterhin Ihre Unterstützung:

<http://www.spendenportal.de/main/org.php?id=803331006756>

Und den Newsletter haben wir ebenfalls neu gestaltet, inhaltlicher gegliedert und die Einführungstexte verkürzt.

Wir hoffen, dass er Ihnen gefällt und verbleiben mit freundlichen Grüßen,

Andrea Sauer und Christian Meyer (FÖS-Redaktion)

### *Subito santo?*

[Anselm Görres vom 20.05.2005]

Wer will, kann in den beiden Hälften der Kollonade, die den Petersplatz ovalförmig umschließt, das Logo von BUND/Friends of the Earth wieder erkennen. Zwei stilisierte Hände umschließen das Erdenrund – vielleicht wollte Gian Lorenzo Bernini ja genau diese Assoziation wecken. Mit

dem prägnanten „Subito Santo“ haben dort Tausende von Italienern die unmittelbare Seligsprechung Johannes Paul II. so erfolgreich gefordert, dass der neue Pabst schon kurz darauf das entsprechende Procedere einleitete.

Santo subito – auch wir vom FÖS fühlten uns im April fast ein wenig selig gesprochen, genauer gesagt die Ökosteuer. Denn auf unserer Tutzinger Tagung legte Prof. Wolfgang Wiegard mit wenigen einfachen Argumenten dar, warum Umweltsteuern in keinem rationalen Steuersystem fehlen dürfen. Eine derartige, quasi amtliche Würdigung durch ein angesehenes Mitglied des Sachverständigenrats ist kommt in weltlichen Angelegenheiten einer Seligsprechung schon sehr nahe.

Subito santo? – das fragen wir uns in letzter Zeit auch mit Blick auf die umweltpolitischen Aktivitäten der CSU. Dass unser Beiratsmitglied Josef Göppel, zusammen mit Joachim Pfeiffer, ein wichtiges Buch vorgelegt hat, überrascht dabei noch am wenigsten – Göppel erschien uns lange Zeit in Umweltsachen in seiner Partei jahrelang als ziemlich einsamer Säulenheiliger. Doch etwa seit Herbst 2004 gibt es neue, ermutigende Signale. Zuletzt war es Staatsminister Erwin Huber, der in der Debatte um die staatliche Förderung von Rußpartikeln die Frage stellte, „brauchen wir die Entlastung wirklich für Neufahrzeuge“ – man solle doch überlegen, ob man die Förderung nicht allein auf die Nachrüstung konzentrieren könne. Auch wir vom FÖS stellen uns diese Frage. Und für den Herbst plant die Europa-Abgeordnete Anja Weisgerber einen Dialog zwischen Junger Union und FÖS zum Thema ökologische Steuerung. Wenn die CSU sich in Sachen Umwelt ein wenig läutern möchte, sollte niemand die Nase rümpfen. Ganz nach dem alten Motto *So wird im Himmel mehr Freude sein über einen Sünder, der sich bekehrt, als über 99 Gerechte.*

### *Keine Einigung auf Kerosinsteuer*

[Kai Schlegelmilch vom 19.05.2005]

Auf dem jüngsten informellen EU-Rat der Wirtschafts- und Finanzminister am 13./14. Mai haben die Finanzminister keine Einigung für faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich erzielen können: Eine Kerosinsteuer scheint nicht möglich in der EU. Vielleicht eine minimale

Ticketabgabe, die aber eventuell auch nur freiwillig zu zahlen ist. Was immer das heißen mag, Straße und Schiene werden dagegen teils deutlich mit Abgaben belastet, der Luftverkehr dagegen kann weiterhin fast ohne Abgabenbelastung weiter überproportional wachsen. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organisation, ICAO) sagt für die nächsten 20 Jahre eine Verdoppelung der Passagierkilometer und eine Verdreifachung der Tonnenkilometer vorher. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimafragen (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) nimmt an, dass sich bis 2050 gegenüber heute der Kraftstoffverbrauch des Luftverkehrs fast versechsfachen wird. Allein in Deutschland dürfte sich bei gleich bleibendem Wachstum und Einbeziehung internationaler Flüge der Anteil des Luftverkehrs an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 auf 5,4 Prozent und an den gesamten klimarelevanten Emissionen auf ca. 12 Prozent erhöhen.

Und trotzdem zahlt lediglich der inländische Flugverkehr 16 Prozent Mehrwertsteuer. Ansonsten liest sich die Liste der direkten und indirekten Subventionen beeindruckend, für die faktisch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler durch höhere sonstige Steuern aufkommen müssen:

- Keine Mineralöl- oder Ökosteuern für inländische und ausländische gewerbliche Flüge
- Keine Mehrwertsteuer auf Flugtickets für grenzüberschreitende Flüge
- Keine Kraftfahrzeugsteuer (wie für Straßenfahrzeuge)
- Keine Stromsteuer (wie für die Bahn)
- Zuschüsse für Luftfahrtforschung
- Direkte Zahlungen an Fluggesellschaften, z.B. zur Unterstützung von Flughafenerweiterungen und -umbauten und von Landverkehrsverbindungen
- Fehlende Internalisierung externer Kosten
- Keine Verpflichtungen im Rahmen des Kyoto-Protokolls oder sonstiger internationaler Vereinbarungen.

Das i-Tüpfelchen ist die Subventionierung defizitärer Flughäfen über die Stromrechnung: So müssen manche Bürgerinnen und Bürger höhere Strompreise zahlen, damit die Stadt das Defizit

insbesondere von Regionalflughäfen finanzieren kann.

Und trotzdem ist auch nach der neuen EU-Verfassung Einstimmigkeit in allen steuerlichen Fragen notwendig. Dies droht bei zunehmender Anzahl der EU-Staaten ein untragbares Hemmnis für mehr Kostengerechtigkeit und faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehr zu werden. Bei der ersten Revisionsmöglichkeit der Verfassung muss die Abschaffung dieses Vetorechtes absolute Priorität haben.

Was bleibt bis dahin an Möglichkeiten?

Die Bundesregierung kann neben der Unterstützung und Einführung der jetzt vage geplanten Ticketabgabe zwei weitere Wege beschreiten:

1. Die Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung des gewerblichen Luftverkehrs für inländische Flüge. Diese Option ist umgehend wettbewerbsneutral umsetzbar wie ein UBA-Gutachten gezeigt hat. Und die Bundesregierung sollte natürlich andere Staaten zu ähnlichen Schritten animieren, aber ihre eigenen nicht davon abhängig machen.
2. Das Verknüpfen der Einführung einer Kerosinsteuer auf EU-Ebene mit den Verhandlungen zum EU-Budget für 2007-2013. Denn hier steht Deutschland als großer Nettozahler da und darf seine Interessen ruhig angemessen zum Ausdruck bringen und entsprechend fordernd auftreten. Schließlich kriegen gerade diejenigen Staaten in der EU durch die insbesondere auch durch Deutschland aufgefüllten Strukturfonds Geld, die sich bisher einer Kerosinsteuer ablehnend gegenüber zeigen.

### ***Das Stäublein auf der Wage – Neue Töne in der Feinstaubdebatte***

*[Anselm Görres, Außenansicht in der Süddeutschen Zeitung vom 18.04.2005]*

#### **Räder müssen rollen für den Absatzsieg?**

Zu Beginn ließ die Debatte um die EU-Feinstaub-Richtlinie noch Schlimmes befürchten. Krass war etwa die Forderung des Einzelhandelsverbands, das Ganze erst einmal auszusetzen („Kostenhemmnis ersten Ranges“). Ähnliches war von DIHK-Manager Wansleben zu hören. Der unbelehrbare Clement will „Mobilität, keine Staubde-

batten“. Räder müssen rollen für den Absatzsieg? Führende Politiker taten überrascht und warfen Brüssel mangelnde Aufklärung vor. Hatten nicht sie oder ihre Parteien die schon 1996 (!) erlassene „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“ der EU 2002 nahezu einstimmig durch Bundestag und Bundesrat gewinkt? Fast alle legten ihre Lieblingsvorschläge vor, verbunden meist mit um so heftigerer Kritik fremder Vorschläge. „Die Deutschen sind hysterisch geworden“, so zu Recht EU-Kommissar Verheugen. Wobei der Hysterievorwurf all- und gegenseitig erhoben wurde.

Doch wer aufmerksam zuhört, auch bei Zwischentönen, kann erstaunliche Fortschritte wahrnehmen. Gemessen an den Schlammschlachten um Öko-steuer oder Emissionshandel verlief die Diskussion bemerkenswert sachlich, sobald sich der Staub in der Arena erst wieder gelegt hatte. Als ob jemand Partikelfilter gegen intellektuellen Rußausstoß verteilt hätte.

#### **Geistesruß-Filter scheint zu greifen**

Entscheidend ist: War ist Feinstaub bisher nur in aller Nasen, so ist er endlich auch in aller Munde. Besonders erfreulich ist der breite Konsens darüber, dass bei jährlich 65.000 Todesfällen der Gesundheitsschutz Vorrang vor Wirtschaftszielen und Lobbyinteressen verdient. Statistisch kosten die Feinpartikel jeden Deutschen zehn Lebensmonate. Kinder und Rollstuhlfahrer sind besonders gefährdet, weil sie näher an den Auspuffrohren atmen. Wo statt abstrakten Klimawandels akute Herzschäden, Asthma, Bronchitis oder Krebs drohen, da werden sogar Umweltmuffel wach.

Weitgehend erspart blieben uns auch antieuropäische Töne. Im Jahr der entscheidenden Abstimmungen über die Europäische Verfassung ist Anti-Brüssel-Populismus das Letzte, was Deutschland und Europa brauchen. Beim Feinstaub sind die Versäumnisse zu eindeutig made in Germany, als dass man den Schwarzen Peter nach Brüssel schieben könnte.

Selbst die Industrie verzichtete diesmal auf die üblichen Drohungen mit Arbeitsplatz- und Standortverlagerungen. Zu peinlich war das eigene Versagen angesichts der Markterfolge von Renault und Peugeot, zu frisch auch die Erinnerungen des Publikums an ähnlich vergebliche Bluffs bei Einführung des Katalysators („Mehrkosten

von 2000 DM!“). Das ganze Land begriff, dass die deutschen Autobauer ihr Pokerspiel überreizt hatten: Ganz ohne Gesetz will der Kunde schon heute keine filterlosen Neufahrzeuge mehr. Die Klarheit, mit der auch der neue BDI-Präsident Thumann in Talkshows die Fehler der Autoindustrie einräumte, war wohltuend.

Quer durch die Parteien zeigen sich deutsche Politiker ungewohnt pragmatisch. Keiner beharrt darauf, alle Feinstaubprobleme aus einem einzigen Punkte zu kurieren: Trumpf ist vielmehr ein intelligenter Instrumentenmix. Damit macht sich die Politik eine der wichtigsten Erkenntnisse der letzten Jahre zu eigen, nicht nur aus der Umweltpolitik. Auch andere wichtige Reformen – zum Beispiel bei Rente oder Steuern – machen deutlich: Je größer die Probleme, desto mehr Instrumente müssen wir einsetzen. Einspuriges Denken reicht nicht in einer komplexen Welt.

Rasch war auch klar, dass trotz vieler anderer Partikelquellen (Heizungen, Industrie, Zigaretten) die schnellsten Einsparungen vom Dieselfilter zu erwarten sind. Nirgendwo sonst ist die technische Lösung so einfach zu haben. Und in Großstädten stammen 30 bis 70 Prozent des Feinstaubs aus Auspuffrohren.

Was so oft scheitert, bei den kleinen Stäublein scheint es zu gelingen: konstruktiver überparteilicher Konsens. Es ist vernünftig, Deutschlands inzwischen erfolgreiche und innovative Mauttechnik auf Landstraßen auszudehnen und die Maut nach Schädlichkeit der Lkw zu differenzieren. Damit schaffen wir starke Innovationsanreize auch für die vielen ausländischen Trucks, die Deutschland durchqueren. Es ist legitim, Rußschleudern zu brandmarken und Städte für Lkw-Durchgangsverkehr zu sperren. Auch zeitlich begrenzte Fahrverbote dürfen kein Tabu sein. Dass öffentliche Busse nicht mehr rußen dürfen, ist wohl selbstverständlich.

Eigentlich folgt das alles schon aus § 1 der StVO: Jeder hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Schädigung durch Rußpartikel ist nach heutigen Umständen leicht vermeidbar – Filtereinbau genügt.

Zu den guten Effekten der Feinstaubdebatte gehören auch neue, lang nicht mehr vernommene

Töne seitens der Union. Jahrelang hatte man von ihr kaum mehr gehört als Polemik gegen alle konkreten Schritte, ob Ökosteuer oder Emissionshandel. Allmählich scheint hier neues Denken einzuziehen – am deutlichsten vielleicht bei der CSU. Subito santo? Es wäre schön, wenn die Konservativen von der Umweltpolemik zur Umweltpolitik zurückfänden.

Äußerungen von Schröder, Stoiber und Koch lassen eine rasche Übergangslösung bei der Kfz-Steuer erwarten. Entscheidend ist dabei, dass Zuschüsse für Partikelfilter-Fahrzeuge nicht vom Steuerzahler, sondern als Bonus-Malus-Modell aufkommensneutral von denen bezahlt werden, die mit Rußschleudern die Gesundheit der Mitbürger gefährden. Warum verlangen wir nicht baldmöglichst Filter von allen Neuzulassungen? Dann bestünde Lenkungsbedarf nur noch zur Nachrüstung der Altfahrzeuge – die übrigens Arbeitsplätze schafft. Nichts wäre abwegiger, als dem ohnehin schon von Ausnahmen und Sonderregeln überfrachteten deutschen Steuerwesen neue Subventionen hinzuzufügen – diesmal für Partikelfilter. Sollen etwa die eh schon staubgeschädigten Nicht-Autofahrer den Dieselfahrern noch die Umrüstung subventionieren?

### **Die Chance des wirklich großen Wurfs nicht vertun!**

Doch noch besteht die Chance, über viele kleine Schritte hinaus zum wirklich großen Wurf zu kommen: einer integrierten Reform von Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer, vielleicht sogar verbunden mit einer Verfassungskorrektur. Ein Umbau der vorwiegend hubraumbasierten Kfz-Steuer ist seit Jahren überfällig. Die Hubraumorientierung führt zu anachronistischer Benachteiligung des effizienteren Diesels gegenüber Ottomotoren. Aus ebenso anachronistischen Gründen wird bei der Mineralölsteuer der Diesel bevorzugt. Seit 1991 liegt der Steuersatz um 14, seit 1994 sogar um 18,4 Cents niedriger als beim Benzin. Was zu Waigels Zeiten vielleicht noch begründbar war, ist spätestens seit dem Mauterfolg ein Verkehrs- und umweltpolitischer Skandal. Es gibt keine Not mehr, Diesel-Pkw bei der Mineralölsteuer zu bevorzugen. Der nötige Wettbewerbschutz für deutsche LKW geht viel eleganter – durch Anrechnung der Mineralölsteuer auf die Maut oder durch die inzwischen EU-konforme

Spaltung der Dieselsteuersätze.

Bei Kfz- und Mineralölsteuer müssen nachhaltige Korrekturen also Hand in Hand gehen. Vielleicht liefern die Partikelprobleme dazu den entscheidenden Anstoß – als Stäublein auf der Waage? Ohne wirkliche Reform der Kfz-Steuer und ohne das Schließen der Diesellücke bei der Treibstoffbesteuerung käme es am Ende nur zu neuen Subventionen für Dieselfahrer. Die parallele Optimierung von Kfz- und Mineralölsteuer scheiterte bisher an unterschiedlichen Zuständigkeiten im Grundgesetz. Bund und Länder müssen sich eh koordinieren – warum tauschen sie nicht gleich die Versicherungs- gegen die Kfz-Steuer, so dass diese zur Bundessteuer würde? Erst dann wäre intelligente Verkehrslenkung über Maut und Steuern aus einer Hand möglich.

Tabus müssen weg – ob bei Tempolimit, Pendlerhilfe oder Eigenheimzulage. Wären wir dann noch bereit, von Vorbildern wie Singapur, Oslo oder London zu lernen, könnte die Staubdebatte sogar zur Erfolgsstory werden. In München fallen täglich über 500.000 Autopendler ein. In London macht die City-Maut den Verkehr für alle flüssiger: Autos wie Busse kommen schneller voran. Und das bei deutlich weniger Emissionen. Wie lange wollen wir solche Erfolge noch ignorieren?

## **2. FÖS-TERMINE UND VERANSTALTUNGEN**

### ***15.06.2005, Berlin: „Hearing zur Reform der Ermäßigungen für Unternehmen im Rahmen der Ökologischen Steuerreform“***

[FÖS] Der Ruf der ökologischen Steuerreform leidet nicht nur unter der Benzinpreis-Polemik der Bild-Zeitung. Auch die komplizierten und wenig sachgerechten Ökosteuer-Ermäßigungen für Unternehmen sind ein ständiges Ärgernis.

Die zur Zeit geltenden Ökosteuer-Ermäßigungen für Unternehmen haben mehrere Schwachpunkte: Sie setzen willkürlich an der statistischen Zugehörigkeit zum produzierenden Gewerbe an, sind schlecht auf den Emissionshandel abgestimmt und

für kleine und mittlere Unternehmen zu bürokratisch.

Bis spätestens 31.12.2006 müssen die Ökosteuer-Ermäßigungen in Deutschland reformiert werden und mit der seit 01.01.2004 geltenden EU-Energiesteuerrichtlinie übereinstimmen. Die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen bereiten zur Zeit die Gesetzgebung vor.

FÖS, BUND und UnternehmensGrün haben ein differenziertes Konzept zur Reform der Ökosteuer-Ermäßigungen erarbeitet. Dieses möchten wir von Interessierten und den geladenen Expert/innen bei einem Hearing in Kooperation mit der Heinrich-Böll-Stiftung in Berlin unter die Lupe nehmen lassen.

Fest zugesagt haben bereits Experten aus Bundesfinanzministerium, Bundesumweltministerium, BDI, DIHK, FiFo und DIW, sowie die stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden Michael Müller (SPD) und Reinhard Loske (GRÜNE).

Das genaue Programm mit allen Referenten finden sie unter:

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

Das gemeinsame Konzept finden Sie ab dem 1. Juni unter <http://www.foes.de/downloads/oesr-ermaess.pdf>

Anmeldungen bitte bis zum 7.Juni an den FÖS: <mailto:foes@foes.de>

### ***12.09.2005, Berlin, „Von der sozialen Marktwirtschaft zur ökologisch-sozialen Marktwirtschaft“***

Auch dieses Jahr laden der Förderverein Ökologische Steuerreform und die Stiftung für Ökologie und Demokratie e.V. wieder zum Tag der Ökosozialen Marktwirtschaft ins Umweltbundesamt Berlin. Unter anderem werden wir mit namhaften Referenten Fragen und Probleme im Zusammenhang mit der ökologisch-sozialen Marktwirtschaft diskutieren, neue Konzepte vorstellen, aber auch auf aktuelle Entwicklungen wie den Emissionshandel eingehen.

Das genaue Programm mit allen Referenten finden Sie unter:

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

## **3. FÖS IN EIGENER SACHE**

### ***Führende FinanzökonomInnen begrüßen Ökosteuer als Teil eines „rationalen Steuersystems“***

[FÖS, Pressemitteilung vom 25.04.2005] Auf der von Politischer Akademie Tutzing und vom Förderverein Ökologische Steuerreform e.V. durchgeführten Tagung „Ökosteuer wohin?“ am 15. bis 16. April 2005 standen die Fortentwicklung der Ökosteuer, die Einführung des Emissionshandels in Europa und die Rolle von Ökosteuern im Rahmen einer umfassenden Steuerreform im Mittelpunkt.

Der langjährige Geschäftsführer des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts an der Universität zu Köln Dr. Dieter Ewringmann, wurde vom Förderverein Ökologische Steuerreform e.V. für seinen jahrzehntelangen Einsatz für Umweltabgaben und Ökosteuern mit dem Adam-Smith-Preis für marktwirtschaftlichen Umweltschutz ausgezeichnet. In seiner Dankrede bekannte der angesehene Finanzökonom, er habe der Verwendung von Ökosteuern zur Senkung der Abgabenlast des Faktors Arbeit zunächst mit Skepsis gegenüber gestanden. Heute sei er aber „dankbar, dass die Ökosteuer trotz meiner damaligen Skepsis in dieser Form umgesetzt wurde“.

Einen Höhepunkt der Tagung bildete der Vortrag des Wirtschaftsweisen Prof. Wolfgang Wiegand aus Regensburg „Die Rolle von Ökosteuern in einem nachhaltigen Steuersystem“. Wiegand wies anhand einfacher umweltökonomischer Regeln nach, dass es in jedem System rationaler Besteuerung einer Ökosteuer bedarf, wenn die Gesellschaft Effizienz und Wohlfahrt optimieren möchte.

Beide Wissenschaftler wandten sich übereinstimmend gegen das populäre Argument der „Selbsterschöpfung einer erfolgreichen Ökosteuer“. Auch auf lange Sicht sei ein Einbruch der Ökosteuern nicht zu erwarten. Zum einen sei das Ziel der Umweltbesteuerung in den meisten Fällen nicht ein Nullniveau der betreffenden Stoffe und Emissionen, sondern nur der Abbau auf ein nachhaltig akzeptables Volumen. Zum anderen ginge es

gerade bei der Besteuerung von Energie vorrangig darum, den Verbrauch fossiler Energie behutsam abzudrosseln, bis ein neuer Energiemix erreicht sei.

### **FÖS-Mitgliederversammlung**

[*Andrea Sauer, FÖS, 10.05.2005*] Das diesjährige Beiratsessen und die Mitgliederversammlung sind erfolgreich beendet – Zeit, Ihnen einen kurzen Rückblick zu geben.

Das Modell, diese beiden Veranstaltungen mit einer Konferenz zu verbinden, hat sich auch in diesem Jahr wieder bewährt. Die Tagung *Ökosteuer Wohin? Ökologische Finanzreform und Emissionshandel* in Tutzing war sehr gut besucht und aufgrund der hervorragenden Referenten ein voller Erfolg (siehe gesonderter Artikel).

Am Abend schloss sich dann das Beiratsessen mit Blick auf den Starnberger See an. Die anwesenden Beiräte wurden ergänzt durch den Vorstand, die Geschäftsstelle, viele Referenten und einige treue FÖS-Mitglieder. Wir hatten einen sehr netten Abend mit vielen interessanten Diskussionen.

Die Mitgliederversammlung fand dann an einem ähnlich schönen Ort wie die Akademie statt: in den Räumlichkeiten der Schweisfurth-Stiftung am Nymphenburger Schloss. Im Mittelpunkt stand der Rückblick auf ein erfolgreiches Jahr: mit Kamingsgesprächen und Seminaren wurden neue – und äußerst erfolgreiche – Schwerpunkte gesetzt. Allen Gesprächen zugrunde lag das im Sommer 2004 erschienene neue Memorandum „Umsteuern“, das schon nach kürzester Zeit vergriffen war und deshalb in zweiter Auflage erschien. Hervorzuheben ist auch die zunehmende wissenschaftliche Arbeit des FÖS, allem voran eine vom FÖS für WWF Schweiz erstellte Studie „CO<sub>2</sub>-Abgaben im europäischen Vergleich“. (Einen umfangreicheren Überblick über die Tätigkeiten des FÖS im vergangenen Jahr finden Sie unter dem unten angegebenen Link.)

Aber auch in der Zukunft haben wir einiges vor: ab Juni werden wir uns der FÖS schwerpunktmäßig den neuen EU-Beitrittsländern widmen. Eine große Konferenz im Herbst wird den Auftakt bilden, gefolgt von kleineren Veranstaltungen in einigen der Länder selbst. Flankierend wollen wir auf der Homepage eine Informationsplattform erstellen und den englischen Newsletter zum

regen Austausch nutzen.

Für 2007 steht dann ein Highlight an: der FÖS wird die *Annual Global Conference on Environmental Taxation Issues, Experience and Potential* in München organisieren! Diese Konferenz hat bereits fünfmal stattgefunden (Cleveland, Vancouver, Vermont, Sydney und Pavia, 2005 in Leuven und 2006 in Ottawa) und wird dann zum ersten Mal nach Deutschland kommen. Die Schirmherrschaft hat uns bereits Oberbürgermeister Ude zugesagt, die Konferenz selbst werden wir gemeinsam mit Prof. Wolfgang Wiegand organisieren.

Nach diesem Überblick und den durch die Satzung vorgegebenen Formalia ergaben sich noch interessante Diskussionen, bevor die Mitgliederversammlung bei Kaffee und Kuchen ausklang.

Lesenswerter FÖS-Vorstandsbericht unter:

<http://www.foes.de/downloads/0504foesbsmv.pdf>

Protokoll unter:

<http://www.foes.de/downloads/0203foesbsmv.PDF>

Fotos unter:

<http://www.foes.de/3aktuelles/BilderMitgliedervers2005.html>

### **Marktwirtschaftliche Umweltinstrumente auf dem Vormarsch**

[*Christian Meyer, Florian Fischer, FÖS-Team, 10.05.2005*] Auf einer gemeinsamen Tagung der Akademie für Politische Bildung in Tutzing und dem Förderverein Ökologische Steuerreform wurden der Start des Emissionshandels in Europa zum Januar 2005 und die unterschiedliche Ausgestaltung von Ökosteuern in Europa untersucht und diskutiert.

Wie sind die Erfahrungen mit dem beispiellosen „Großexperiment“ des Handels mit Emissionszertifikaten insbesondere in Deutschland, Österreich und der Schweiz? Wie sind die Erfahrungen mit der deutschen Ökosteuer aus Sicht von Umweltverbänden und Unternehmen? Wo sind die Probleme und Perspektiven einer harmonisierten Energiebesteuerung in Europa?

Dr. Herbert Greisberger aus Österreich zeigte in seinem Vortrag, dass in einer Marktwirtschaft die Ökologische Steuerreform (ÖSR) das „system-

adäquate und zentrale Instrument einer langfristigen Nachhaltigkeitspolitik“ ist. Obwohl es in den 80iger und 90iger Jahre in Österreich einen breiten Konsens quer durch die Parteien gab, ist die Umsetzung einer ÖSR bisher nur in Ansätzen vorhanden. Die österreichische Umweltpolitik setzt noch stark auf Subventionen z.B. für Ökostrom und Road-Pricing.

Über die Erfahrungen im anderen Alpenland Schweiz berichteten mit Prof. Dr. Kirchgässner, dem Präsidenten der Kommission für Konjunkturfragen und Dr. Arthur Mohr, Leiter der Abteilung Ökonomie im Schweizer Bundesumweltamt, zwei ausgewiesene Experten. Dort gibt es unterschiedliche Entwicklungen bei den ökologisch motivierten Steuern. Während im März 2005 die Schweizer Regierung eine deutliche CO<sub>2</sub>-Abgabe mit Rückverteilung an die Bürger auf Heizöl und Gas beschlossen hat, bleibt die Schweiz bei Treibstoffen vorerst eines der Niedrigpreisländer.

Trotzdem gab und gibt es immer wieder umfangreiche Debatten über die Einführung ökologischer Elemente im Steuersystem und mehrere Volksabstimmungen. Während noch 1993 eine Mehrheit der Bevölkerung einer Erhöhung der Mineralölsteuer per Abstimmung zugestimmt hatte, scheiterte im Jahr 2000 eine von der Regierung vorgeschlagene Aufnahme der Ökologischen Steuerreform in die Verfassung nur knapp. 44,5 Prozent der Bürger stimmten für die Initiative „Energie statt Arbeit besteuern“. Nach Auffassung von Prof. Kirchgässner trug die damalige Schweizer Arbeitslosenquote von lediglich 2 Prozent zur Ablehnung der Entlastung des Faktors Arbeit erheblich bei.

Dr. Mohr erläuterte, dass nach dem beschlossenen CO<sub>2</sub>-Gesetz und den Kioto-Verpflichtungen, die auch die Schweiz unterzeichnet hat, für 2007 eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Benzin und Diesel vorgesehen ist, falls die freiwilligen Reduktionsversprechen im Verkehrsbereich nicht eingehalten werden.

Nach diesen eher zurückhaltenden Ansätzen schilderte Kai Schlegelmilch vom Bundesumweltministerium die Erfahrungen mit der deutschen Ökosteuer und ihrer Verwendung. Ohne ÖSR wären die Rentenversicherungsbeiträge heute um 1,7 Prozentpunkte höher, was einem Aufkommen von immerhin 18,6 Milliarden Euro entspricht. Zeitlich fiel die 1999 begonnene ÖSR

mit dem starken Anstieg der Rohölpreise und der Liberalisierung des Strommarktes zusammen. Trotzdem sind nach Angaben von Wirtschaftsinstituten positive Innovations-, Klimaschutz- und Beschäftigungsaspekte auf die Ökosteuer zurückzuführen. So sanken die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs erstmals seit Gründung der Bundesrepublik kontinuierlich um jetzt insgesamt 8 Prozent, während gleichzeitig die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und die Nachfrage nach 3 und 5 Liter Autos deutlich anstieg.

Angesichts des schwachen Wirtschaftswachstums, der hohen Arbeitslosigkeit und gegenläufiger demographischer Trends bei der Rente, blieb die Akzeptanz bei Bürgern und Wirtschaft nach seiner Einschätzung schwach. Bei letzterer trotz der starken Ausnahmen für die energieintensiven Industrie welche die Regierung aus Wettbewerbsgründen genehmigt hatte.

Diese Ermäßigungen nannte Frau Dr. Ulrike Beland vom DIHK „kompliziert und unverständlich“. Die Berechnung des Spitzenausgleichs und der Grenzbelastung von Unternehmen sei nur etwas für Experten. Auch seien viele kleine Unternehmer von der Umständlichkeit und dem Aufwand der Anträge abgeschreckt. Sie forderte deshalb eine radikale Vereinfachung der Ausnahmen und keine neuen Regeln, wenn die alten gerade mühsam verstanden wurden.

In diesem Zusammenhang hilft auch ein Blick über die Landesgrenzen auf die europäische Ebene. Den Problemen und Perspektiven von Ökosteuern auf EU-Ebene war eine hochkarätige Diskussionsrunde gewidmet. Entgegen der gängigen Vorteile ist die EU, mit ihren Richtlinien z.B. zu Feinstaub als umweltpolitischer Impulsgeber anzusehen, bemerkte der bekennende Europafreund Dr. Anselm Görres vom Förderverein Ökologische Steuerreform einleitend. Besonders die innerhalb nur weniger Jahre von der Idee zur Umsetzung gelangte europaweite Einführung des Emissionshandels zum 1.1.2005 sei ein „einmaliges Wunder“ für die Vision. Europaskepsis sei daher nicht angebracht.

In die gleiche Richtung gehend, führte Dr. Manfred Rosenstock von der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission aus, dass Ökosteuern in der Mehrheit der EU-Staaten bereits in Kraft sind und Deutschland keineswegs der



einzigste Vorreiter sei. Zur Verdeutlichung stellte er den gegenwärtigen Stand der europäischen Energiebesteuerung in den einzelnen Mitgliedsstaaten, sowie geplante Richtlinien und deren Ausgestaltung vor. Insbesondere die 2003 einstimmig verabschiedete EU-Energiesteuerrichtlinie sei ein Durchbruch, da sie steigende Mindeststeuersätze für alle Energieträger insbesondere auch Benzin und Diesel in mehreren Schritten vorschreibe. Anhand neuester Zahlen zeigte er die Anhebung der Energiesteuern in fast allen osteuropäischen Staaten 2005 auf.

Auch Michael Cramer, frisch gewähltes Mitglied des Europäischen Parlaments und Verkehrsexperte der Grünen, sieht hier, vor allem im Verkehrsbereich, Handlungsbedarf: Hauptprobleme, wie anhaltendes Verkehrswachstum oder luftqualitätsbezogene Grenzwertüberschreitungen werden zwar fraktionsübergreifend gesehen, doch existiert noch keine nachhaltige Strategie, um die Probleme dauerhaft in den Griff zu bekommen. Als Lösungsansatz werden im Verkehr die Flugbenzinbesteuerung und die Eurovignette diskutiert, auch um die Wettbewerbsgleichheit zum stark besteuerten Schienenverkehr herzustellen.

Gegen eine Harmonisierung der Energiesteuern auf Europäischer Ebene wandte sich hingegen Rechtsanwalt Günther Roeder von BASF. Er erklärte Nachhaltigkeit und Energieeffizienz zur Voraussetzung unternehmerischer Tätigkeit, der es keiner weiteren Anreize bedürfe. Durch die Nutzung hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen habe BASF seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bereits erheblich reduziert. Er verwies darauf das Energiesteuern ein Kostenelement seien und die Industrie nicht nur in Europa, sondern weltweit unter Konkurrenzdruck stehe.

Im Gegensatz zu der Akzeptanz von Energiesteuern ist der Emissionshandel besser akzeptiert, wie Mag. Margit Kapfer von der österreichischen Umwelt- und Unternehmensberatung Denkstatt schilderte. Die Zuteilung und Akzeptanz in der Wirtschaft ist sehr hoch, wenn auch die ehrgeizigen Klimaziele noch weit von der realen Emissionsentwicklung entfernt sind. Nach der Erläuterung der Grundprinzipien des Emissionshandels durch Matthias Seiche vom BUND, konnte der Leiter der deutschen Emissionshandelsstelle Dr. Jürgen Nantke die Teilnehmer aus erster Hand

über die bisherigen Erfahrungen mit dem am 1. Januar 2005 gestarteten Emissionshandel informieren. In Deutschland sind die Berechtigungen für 1849 Anlagen – überwiegend aus der Energiewirtschaft und der produzierenden Industrie – inzwischen verteilt. Damit unterliegen über die Hälfte der Treibhausgasemissionen in Deutschland diesem neuen Instrument. Die Preise an den Emissionshandelsbörsen pro Tonne CO<sub>2</sub> haben sich seit Januar bereits annähernd verdoppelt. Der Handel kommt in Schwung, auch wenn noch nicht alle EU-Länder ihre Pläne abgeschlossen haben.

Auch die Schweiz, obwohl nicht in den Emissionshandel aber in Kioto eingebunden, versucht ausgehend von dem CO<sub>2</sub>-Gesetz einen Emissionshandel ab 2008 zu implementieren und diesen – auch durch Abkommen – mit dem Emissionshandelssystem der EU zu verknüpfen.

Dr. Roeder von der BASF betonte ausdrücklich die Mitwirkung der Industrie an der Gestaltung des Emissionshandels in Europa. Die chemische Industrie sei zwar nicht ausdrücklich in der Richtlinie genannt, ist aber durch eigene Kraftwerke und Wärmeerzeugung erheblich betroffen. Er verwies auf die rechtliche Verbindlichkeit des europäischen Emissionshandelssystems und kritisierte einzelne Punkte der Ausgestaltung und Verteilung der Emissionsberechtigungen. So die Belohnung von Anlagen, die bereits erhebliche Energieeinsparungen vorgenommen haben („Early Action“), mit einer „Überausstattung“ von Emissionszertifikaten. Auch sollte die EU-Kommission strenger mit den Plänen der Nationalstaaten umgehen.

Inwieweit eine derartige „Überausstattung“ tatsächlich stattgefunden hat, wurde im Plenum unter reger Beteiligung des Publikums kontrovers diskutiert. Herr Dr. Nantke betonte, dass es bei jeder Verteilung der Zuteilungsrechte natürlich Gewinner und Verlierer gebe.

Durchaus kontrovers war auch die Diskussion über die nationale Rolle von Ökosteuern in einem nachhaltigen Steuersystem. Prof. Dr. Wolfgang Wiegand – renommiertes Mitglied des Sachverständigenrats Wirtschaft der Bundesregierung – erklärte anhand einfacher umweltökonomischer Regeln, dass es in jedem System rationaler Besteuerung einer Ökosteuer bedarf, wenn die Gesellschaft Effizienz und Wohlfahrt optimieren

möchte.

Deutlich wandte sich Wiegard gegen das populäre Argument der „Selbsterschöpfung einer erfolgreichen Ökosteuer“. Auch auf lange Sicht sei ein Einbruch der Ökosteuern nicht zu erwarten. Zum einen sei das Ziel der Umweltbesteuerung in den meisten Fällen nicht ein Nullniveau der betreffenden Stoffe und Emissionen, sondern nur der Abbau auf ein nachhaltig akzeptables Volumen. Zum anderen ginge es gerade bei der Besteuerung von Energie vorrangig darum, den Verbrauch fossiler Energie behutsam abzdrosseln, bis ein neuer Energiemix erreicht sei.

Die ehemalige Staatsministerin für Umwelt und Forsten aus Rheinland-Pfalz Claudia Martini zeigte sich skeptischer gegenüber der Ökologischen Steuerreform der Bundesregierung. Aus ihren Erfahrungen verwies sie darauf, dass zweckgebundene Umweltabgaben etwa bei Abwasser oder Sondermüll schon seit langem erfolgreich eingesetzt werden. Das frühere Vorstandsmitglied der Adam-Opel-AG forderte mehr steuerliche Anreize zur Gebäudesanierung und zur Energieeinsparung. Prof. Wiegard warnte hier jedoch vor allzu komplexen Sonderregelungen und setzte eher auf eine Optimierung der bestehenden Ökosteuern.

Dr. Dieter Ewringmann vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut der Universität Köln verwies auf die enormen Fortschritte in der wirtschafts- und umweltpolitischen Debatte in Bezug auf die Ökologische Steuerreform. Diese sei in der Wirtschaftswissenschaft mittlerweile breiter Konsens. Bereits 1920 waren beim Ökonomen Arthur C. Pigou Ansätze der Ressourcenbesteuerung zu finden. Der anwesende „Vater der Ökologischen Steuerreform“ – Prof. Binswanger von der Universität St. Gallen – hatte dann 1982 in seinem wegweisenden Buch „Arbeit ohne Umweltzerstörung“ die Verwendung von Energiesteuern zur Entlastung des Faktors Arbeit vorgeschlagen. Die deutsche Ökologische Steuerreform, käme seinem damaligen Modell am nächsten, erklärte Prof. Binswanger auf der Tagung.

Forschungsbedarf besteht nach Dr. Ewringmann jedoch im Bereich der Überschneidung von Emissionshandel und Ökosteuer. Umso erfreulicher seine Ankündigung die Summe aus dem auf der Tagung an ihn verliehenen Adam-Smith-Preis

des FÖS zu verdreifachen und für ein derartiges Forschungsvorhaben zu spenden.

Es sind also weitere Impulse im Zusammenhang mit marktwirtschaftlichen Instrumenten im Umweltschutz zu erwarten. Die fundierte Zusammenschau von Ökosteuern und Emissionshandel auf der Tagung aus verschiedenen Blickwinkeln war dafür ein gutes Fundament.

Die Präsentation und Vorträge sowie Fotos der Tagung finden sich unter:

<http://www.foes.de/3aktuelles/tutzing2005.html>

### **Ein Projekt feiert 10. Geburtstag – Förderverein Ökologische Steuerreform!**

[Christian Meyer, *Fachzeitschrift für Alternative Kommunal Politik* 3/2005] Der Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) konnte im Jahr 2004 gleich zweimal feiern. Am 1. April wurden im Münchner Rathaus mit OB Christian Ude (SPD) und OB Josef Deimer (CSU) fünf Jahre Ökologische Steuerreform (ÖSR) gefeiert und im gleichen Jahr feierte der FÖS am 8. November 2004 sein 10jähriges Bestehen.

Mit Christine Scheel, Angelika Zahrnt, Wolfgang Wiegard, Norbert Walter und Ernst Ulrich von Weizsäcker sind im Beirat interessante Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Wissenschaft vertreten. Im aktuellen Memorandum UMSTEUERN 2004 zeigt der FÖS neue Wege in der Debatte um die Weiterentwicklung der ÖSR hin zu einer Ökologischen Finanzreform (ÖFR) auf. Auf europäischer Ebene ist mit dem Emissionshandel und der Energiesteuerrichtlinie eine weitere Ergänzung zur ÖSR entstanden, zu denen der FÖS vom 15.-16. April in Tutzing eine große Konferenz organisiert.

Als neue Themen beschäftigt sich der Verein zunehmend mit der Ausweitung der Ökologischen Finanzreform auf den Naturschutz, kommunalen Umweltabgaben, der flächenbezogenen Reform der Grundsteuer, Citymaut oder einer Ökologisierung des kommunalen Finanzausgleichs im Rahmen einer Ökologischen Finanzreform.

Für Interessierte gibt der FÖS regelmäßig zwei elektronische Newsletter die ÖkoSteuerNews und die GreenBudgetNews kostenlos heraus.

Siehe auch <http://www.akp-redaktion.de>

### *Mitgliedsbeitrag für Studenten*

[FÖS vom 18.05.2005] Wie auf der Mitgliederversammlung beschlossen, werden Studenten in Zukunft die Möglichkeit haben, zu einem ermäßigten Satz Mitglied des Förderverein Ökologische Steuerreform zu werden. Um eine Fördermitgliedschaft zu erhalten, ist dementsprechend lediglich ein Jahresbeitrag von 30 Euro zu entrichten.

## 4. FEINSTAUBDEBATTE UND VERKEHRSPOLITIK

### *Harte Zeiten für schnelle Autos*

[Fritz Vorholz, Die ZEIT vom 14.04.2005] Rußpartikel, Kraftstoffpreise, Kohlendioxid: Den Fahrzeugherstellern drohen Tempolimits und schärfere Grenzwerte

Eben erst stand die Autoindustrie wegen des Rußausstoßes ihrer Dieselfahrzeuge mit dem Rücken zur Wand, da brechen reihenweise weitere Hiobsbotschaften über die Vorzeigebranche der deutschen Industrie herein. Der Ölpreis explodiert. Der Ausstoß klimaschädlichen Kohlendioxids (CO<sub>2</sub>) sinkt nicht so wie von der Branche versprochen. In China gelten demnächst Obergrenzen für den Spritdurst von Autos. Immer öfter taucht das Wörtchen City-Maut in der verkehrspolitischen Debatte auf. Und der Ruf nach einem Tempolimit, das vor allem die Deutschen mit ihrer „Freien Fahrt“ auf Autobahnen trafe, wird in Europa lauter.

Die Autogemeinde, warnt der Exekutivdirektor der Internationalen Energie Agentur (IEA), Claude Mandil, solle auf der Hut sein; wahrscheinlich kämen auf sie „Regulierungen zu, um die Erderwärmung zu bekämpfen“. Sprit schluckende Geländewagen, so genannte SUVs wie den BMW X5 oder den VW Touareg, möchte der Chef des Pariser Think Tank am liebsten ganz verbannen: in die Garagen ihrer Besitzer.

Solche Botschaften aus solch unverdächtigem Munde ist die PS-Branche nicht gewohnt.

In der Tat hat es die Autohersteller, von denen hierzulande jeder siebte Arbeitsplatz abhängt,

selten so knüppeldick getroffen. Schon öfter wehrte sich die Branche zwar gegen als Gängelung empfundene Umweltnormen – in den 1970er Jahren gegen weniger bleihaltiges Benzin, in den Achtzigern gegen den Katalysator, in den Neunzigern gegen die Ökosteuer. Mit ihrem Widerstand erreichte die Lobby immerhin, dass neue Umweltvorschriften sie nur mit Verzögerung ereilten. Am Ende kamen sie doch – und stärkten sogar die Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Produzenten. Nun allerdings droht die besondere Nachsicht, die Autokanzler Gerhard Schröder Volkswagen und Co zuteil werden lässt, in einen Wettbewerbsnachteil umzuschlagen: Steigende Ölpreise und wachsende Sorgen wegen der Erderwärmung lassen die deutschen Hersteller plötzlich alt aussehen.

### **Feinstaubalarm: Den Autofahrern droht die verordnete Immobilität**

Wie beim Thema Ruß: Anstatt aus den Erfahrungen zu lernen, verließ sich die Autolobby auf ihre guten Drähte ins Berliner Kanzleramt und wehrte sich mit Händen und Füßen dagegen, ihre immer beliebter werdenden Dieselfahrzeuge mit Filtern auszustatten. Mittlerweile gesellt sich fast wöchentlich eine neue Stadt zu der Gruppe jener Kommunen, in der die seit Anfang des Jahres geltenden EU-Feinstaub-Grenzwerte überschritten werden – und manchen Mobilien droht die Immobilität, weil Stadträte und Bürgermeister auf die Idee kommen könnten, sie aus den besonders belasteten Straßenschluchten zu verbannen. In der vergangenen Woche forderten die Verkehrsminister der Länder die Bundesregierung jedenfalls bereits auf, Voraussetzungen „für eine pragmatische Umsetzung von Benutzervorteilen“ zu schaffen. Im Klartext: Rußschleudern soll die Einfahrt in besonders belastete Zonen verwehrt werden.

Davon haben die Funktionäre des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) in Frankfurt nicht einmal in ihren schlimmsten Alpträumen geträumt. Noch in ihrem aktuellen Jahresbericht spielen sie die von Dieselfuß hervorgerufenen Gesundheitsgefahren als nur „vermeintlich“ existierend herunter – während die Weltgesundheitsorganisation (WHO) längst „mit Sicherheit“ von Gesundheitsbeeinträchtigungen ausgeht.

Dass ausgerechnet ihren filterlosen Selbstzündern

nun ein Makel anhaftet, trifft die Branche besonders hart. Hochgezüchtete Dieselaautos sind schließlich ihre schärfste Waffe im Kampf gegen die wachsende Treibhausgefahr – und gegen die steigenden Treibstoffpreise.

Tatsächlich stehen auf den Preistafeln der Tankstellen mittlerweile Ziffern, die vor wenigen Jahren unvorstellbar waren. 1998 sorgten die Grünen mit ihrem Ansinnen, der Spritpreis möge binnen einer Dekade die 5-Mark-Marke durchstoßen, noch für helle Aufregung; damals kostete Eurosuper weniger als 1,60 Mark pro Liter. Mittlerweile sind an den Zapfsäulen umgerechnet bereits fast 2,40 Mark (1,20 Euro) fällig – nicht zuletzt, weil der Rohölpreis kräftig stieg.

Und der mit Abstand wichtigste Energieträger des Industriezeitalters wird voraussichtlich noch teurer. Längst schließen Rohstoffexperten nicht mehr aus, dass der Ölpreis von gegenwärtig rund 50 Dollar pro Fass zu 159 Liter in absehbarer Zeit auf mehr als 100 Dollar klettert. Der Internationale Währungsfonds (IWF) warnt gar vor dem Risiko eines „permanenten Ölschocks“. Schlecht für die Autofahrer, die anders als alle anderen Energieverbraucher vollkommen am Öltropf hängen. Nach einer Faustregel schlägt jeder zusätzliche Dollar pro Fass der schwarzen Schmiere auf den Benzinpreis mit 0,5 Cent pro Liter durch.

Die Erdkruste gibt zwar nach vorherrschender Meinung noch Öl für eine ganze Weile her. Weil die Nachfrage danach allerdings zurzeit schneller wächst als die technischen Möglichkeiten, den Rohstoff aus dem Erdinneren zu fördern, bewegen sich die Preise schier unaufhaltsam nach oben. Die Ölanalysten der amerikanischen Investmentbank Goldman Sachs benutzen in ihrer jüngsten Studie deshalb auffallend häufig das Wörtchen Nachfragedrosselung.

Weil die Errichtung neuer Förderanlagen jahrelang dauert, haben die Ölverbraucher kurzfristig tatsächlich nur eine Möglichkeit, den hohen Preisen ihren Schrecken zu nehmen: Sie müssen sich mit weniger begnügen. Ausgerechnet der US-Notenbankpräsident Alan Greenspan erkannte das, als er in der vergangenen Woche den amerikanischen Autofahrern und -herstellern ins Gewissen redete. Im Lichte der erwartbaren Preisentwicklung, so Greenspan, müssten sie ihre

Investitionsstrategien ändern – und zwar in Richtung Energieeffizienz. Ansonsten würden sich immer mehr Autofahrer für Fahrzeuge japanischer Provenienz entscheiden: solche mit Hybrid-Antrieb, bei denen neben dem Benzinaggregat ein Elektromotor für Vortrieb sorgt.

Tatsächlich ist der mit dem Kombi-Antrieb ausgestattete Toyota Prius jenseits des Atlantiks längst zum Kultauto avanciert. Statt in Nobellimousinen fahren Filmstars wie Robin Williams mit dem japanischen Mittelklassefahrzeug (78 PS) sogar zur Oscar-Verleihung vor – und die Financial Times wäht bereits den „Niedergang der Detroit Spritschlucker“. Anerkennung findet der Japaner auch beim europäischen Fachpublikum: 58 Motorjournalisten kürten das Fahrzeug (Normverbrauch: 4,3 Liter, Spitzengeschwindigkeit: 170 Stundenkilometer) kürzlich zum „Auto des Jahres 2005“. Doch die hiesigen Hersteller haben dem Hybrid-Konzept bisher ihren Diesel entgegengestellt, der allerdings wegen rarer Dieselpumpsäulen und wegen seines Rußausstoßes auf dem wichtigen US-Markt nahezu unverkäuflich ist.

Zwar könnten Dieselmotoren in punkto Kraftstoffverbrauch mit dem Hybrid-Antrieb durchaus mithalten. Weil sie bis zu 20 Prozent weniger Sprit verbrauchen als vergleichbare Benzinler, sind die Selbstzünder hierzulande sogar äußerst beliebt – zumal der Fiskus Diesel gnädiger besteuert als Benzin. Um aber auch auf dem US-Markt präsent zu bleiben, müssten sich nun die EU-Hersteller verstärkt der Hybrid-Technologie zuwenden, rät das Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW); nur dürfe die Weiterentwicklung herkömmlicher Motoren darunter nicht leiden.

### **Die einst behäbigen Diesel sind zu rasenden Fahrzeugen geworden**

Daran arbeiten viele Autoschmieden bereits kräftig. Vor allem dank Fortschritten bei der Dieseltechnologie schafften sie es, den Normverbrauch ihrer Neufahrzeuge seit 1990 um mehr als ein Fünftel zu senken. In Zukunft wollen beispielsweise VW und Mercedes den Dieselgar mit dem Ottomotor verkuppeln. Von den Zwitteraggregaten, branchenintern Diesottos genannt, erwarten die Entwickler geradezu Wunder: Sparsam wie Selbstzünder sollen sie sein und dabei umweltverträglich wie Benzinler. Doch bisher haben die Konstrukteure und Marketing-

Manager den Fortschritt vor allem in mehr Leistung statt in Genügsamkeit umgemünzt. Ergebnis: Aus den einst als behäbig geltenden Dieseln sind rasende Boliden mit bis zu 313 PS geworden. Allerdings auch mit kräftigem Durst.

Diese Produktstrategie könnte sich bald rächen. In Zeiten hoher Ölpreise ist Sparsamkeit gefragt, nicht Schnelligkeit. Selbst die Internationale Energie Agentur räsoniert deshalb über eine Maßnahme, die von der hiesigen Autogemeinde als qualvollstes aller Folterinstrumente empfunden wird: über ein Tempolimit.

Sollte sich die Krise auf dem Ölmarkt weiter verschärfen, hülfe ein Maximum von 90 Stundenkilometern auf Autobahnen tatsächlich viel Sprit zu sparen, heißt es in dem Entwurf einer IEA-Studie. Allein in den europäischen Mitgliedsländern der IEA würden täglich 81 Millionen Liter Kraftstoff weniger verbraucht werden, neun Prozent des Spritverbrauchs des Straßenverkehrs. Der Aufwärtstrend der Ölpreise könnte auf diese Weise „substanziell gedämpft“ werden, so die IEA.

Laut den Statuten des Klubs müssen alle 26 Mitgliedsländer Pläne für den Fall einer Ölkrise bereithalten. Der deutsche Plan liegt in Wolfgang Clements Wirtschaftsministerium. Auch er sieht Tempolimits vor, als „Maßnahme der leichten Hand“, wie es in dem Papier heißt. Sollte die Verbraucherländer eine schwere Krise heimsuchen, will Clement sogar stärkeres Geschütz auffahren: „Ein Rationierungssystem für Benzin und Dieselmotorkraftstoff.“

#### **Der EU-Energiekommissar will das Tempolimit auf die Agenda setzen**

Zwar sagt ein Sprecher Clements, dies alles sei nichts als Theorie, „gedacht für den Krisenfall, von dem wir weit entfernt sind“. Auch die IEA-Empfehlungen sind nur für den Notfall konzipiert. Indes, nachdem vorab Einzelheiten der Expertise bekannt geworden waren, meldete sich der EU-Energiekommissar Andris Piebalgs zu Wort – und regte an, das Tempolimit auf die EU-Agenda zu setzen: „Wenn Autos in Deutschland mit 200 Stundenkilometern über die Straßen rasen, verbrauchen sie natürlich viel Benzin“, ließ der Lette wissen.

Verkehrsminister Manfred Stolpe wies den

Vorschlag zwar postwendend zurück, ohne Begründung. Gleichwohl wird der Regierung unter Schröders Führung die lästige Debatte über ein Ende der „Freien Fahrt“ nicht erspart bleiben. Ein von ihr selbst berufenes Expertengremium, der Sachverständigenrat für Umweltfragen, zwingt sie ihr auf.

Tatsächlich liegt das jüngste Gutachten der Ökowsen bereits zur Vorabinformation auf dem Schreibtisch von Umweltminister Jürgen Trittin. Die voluminöse Ausarbeitung, 600 Schreibmaschinenseiten stark und zur Veröffentlichung Anfang Juni vorgesehen, beschäftigt sich ausschließlich mit dem Straßenverkehr. Das Professoren-gremium fordert unter anderem Tempolimits (120 Stundenkilometer auf Autobahnen, 30 Stundenkilometer innerstädtisch), die Teilnahme des Straßenverkehrs an dem bisher nur für große Industriebetriebe vorgeschriebenen Emissionshandel und die Umstellung der bisher am Hubraum orientierten Kfz-Steuer auf die Kohlendioxidemissionen. Die Standardsetzung werde sich als „positiver Wettbewerbsfaktor“ erweisen, heißt es aus den Reihen des Ökorates.

Der Straßenverkehr steuert in Deutschland rund ein Fünftel zu den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei; in der EU-15 geht fast ein Viertel auf das Konto von Pkw und Lastern. Weltweit sind es bisher zwar nur knapp 18 Prozent – allerdings mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten. Den Klimaschützern ist deshalb die Begrenzung der klimaschädlichen Autoabgase ein dringendes Anliegen. Vorschriften dafür gibt es indes bisher in Europa nicht. Die EU-Kommission hat es lediglich dazu gebracht, den Verband der europäischen Autohersteller (Acea) zu einer Selbstverpflichtung zu veranlassen: Danach sollen neu zugelassene Pkw im Jahr 2008 durchschnittlich nur noch 140 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer emittieren – heute sind es nach Angaben der Autoindustrie 161 Gramm. Der Zielwert entspricht einem Verbrauch von 5,3 Liter Diesel oder 5,8 Liter Ottokraftstoff.

Bernd Gottschalk, der VDA-Präsident, gibt sich zwar optimistisch, dass Europas Autohersteller ihre kollektive Zusage einhalten. Zweifel daran werden allerdings immer lauter. „Die Luft wird dünner“, sagt ein Spitzenmanager eines süddeutschen Autokonzerns. Der Autoexperte Ferdinand

Dudenhöffer hält es sogar für „unmöglich“, dass die hiesigen Hersteller den Zielwert erreichen. Hat er mit seiner Prophezeiung Recht, droht Zwist in der europäischen Autobranche: zwischen jenen, die sich an das CO<sub>2</sub>-Gelöbnis halten, und jenen, die es missachten.

Letzteren droht obendrein die Strafe des Marktes, der weltweit zunehmend reguliert wird. So will die kalifornische Regierung zwecks Klimaschutz den Autobauern abverlangen, von 2009 an nur noch Fahrzeuge anzubieten, die im Durchschnitt nicht mehr als 247 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer emittieren. Das entspricht einem Verbrauch von gut 10 Litern und ist für die deutschen Hersteller, abgesehen von Porsche, eigentlich kein Problem. Dennoch zog der US-Automobilverband, dem auch BMW, DaimlerChrysler und Volkswagen angehören, gegen die Verordnung vor Gericht – offiziell, um Kleinstaaterei bei der Gesetzgebung zu verhindern.

Dabei können sie Verbrauchsbeschränkungen gar nicht mehr entkommen. In China, dem am schnellsten wachsenden Markt der Welt, gelten vom 1. Juli an Grenzen für den Spritdurst jedes Autos. Die Normen sind nach Fahrzeuggewicht gestaffelt und sollen schon 2008 verschärft werden. Peking will so die Explosion der Ölrechnung verhindern.

Das Washingtoner World Resources Institute hat bereits abgeschätzt, was die chinesischen Vorschriften für einige ausländische Autoanbieter bedeuten: nichts Gutes. Von den knapp 700000 Autos, die Volkswagen 2003 in China absetzte, genügten mehr als 200000 nicht den in Kürze geltenden Normen.

Scheint so, dass die deutschen Autobauer sich anstrengen müssen, um weiter in der ersten Liga zu spielen. Umweltmuffeln wird das kaum gelingen.

### ***Reifen sorgen für feinen Staub – Stockholm hält den Staubrekord trotz frischer Brise.***

*[Reinhard Wolf, die tageszeitung vom 03.05.2005]*  
Dank der Lage an der Ostsee bläst in Stockholm meist ein reinigendes Lüftchen. Dennoch sind in der Innenstadt einige Straßenschluchten so Feinstaub belastet, dass nicht einmal München oder

Stuttgart mithalten können. An zwei Straßen wurde das Feinstaublimit von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft bis Ende April sogar mehr als fünfzigmal in diesem Jahr überschritten. Der Höchstwert lag bei 245,5 Mikrogramm. „Hat man asthmatische Kinder, sollte man ernsthaft überlegen, ob man überhaupt noch hier wohnen will“, rät Christer Johanson von der städtischen Umweltbehörde. Diese fordert seit Jahren vergeblich, dass etwas geschieht. Jetzt könnte sich das ändern.

Bislang wurden alle Vorschläge gegen die feinen, krank machenden Partikel vorzugehen, ad acta gelegt - mit dem einfachen Hinweis, es handle sich nur um ein „Aprilproblem“. Denn an vielen Messpunkten der Stockholmer Innenstadt wird die zulässige Feinstaubmenge zwar mehrfach im Jahr überschritten, am schlimmsten ist es aber tatsächlich im April.

Woran das liegt? Schweden hat im Vergleich zu Deutschland relativ wenig der rußenden, also staubenden Diesel-Pkw. In Skandinavien sind die Betriebskosten nicht so billig wie hier. Der Feinstaub-Übeltäter dort: Spike-Reifen. In den strengen Wintern Nordschwedens sind sie nahezu ein Muss. Zumeist werden sie erst Ende April gegen die Sommerreifen ausgetauscht - und rubbeln daher die zum Ende des Winters staubtrockenen Innenstadtstraßen auf. So produzieren sie eine permanente Wolke aus Asphalt-, Sand- und Metallpartikeln. Ein Verbot oder eine Strafsteuer sind schon lange in der Diskussion. Beides findet aber im Parlament keine Mehrheit. Stockholm prüft nun, ob nicht wenigstens ein Alleingang der Hauptstadt möglich ist und die Parkgebühren für spikebereifte Autos erhöht werden.

Autofahrer müssen sich in der schwedischen Hauptstadt ohnehin umgewöhnen. Ab 3. Januar 2006 wird dort eine Innenstadtmaut getestet. Je nach Tageszeit müssen für die Einfahrt in die City dann umgerechnet zwischen ein und zwei Euro bezahlt werden.

Dabei handelt es sich um ein System mit elektronischen Erfassungsgeräten, bei dem die regelmäßigen Benutzer monatlich eine Rechnung nach Hause geschickt bekommen. Es ist ein Versuch, die immer häufigeren und längeren Verkehrsstaus und die wachsende Umweltverschmutzung in den Griff zu bekommen. Macht sich demnächst eine Minderung der Feinstaubbelastung bemerkbar,

wird die dauerhafte Einführung der City-Maut wahrscheinlicher. Über sie entscheiden die StockholmerInnen nach der sechsmonatigen Testphase in einer Volksabstimmung.

### **Feinstaubbelastung: Steuerliche Förderung für partikelreduzierende Technik**

[Bundesregierung, Presseerklärung vom 11.05.2005] Bundeskabinett hat einen Gesetzentwurf gebilligt, der Diesel-Pkw mit neuer partikelreduzierender Technik steuerlich begünstigt. Die Bundesregierung will damit den gesundheitsgefährdenden Feinstaub nachhaltig reduzieren.

Die Steuerermäßigung beträgt 350 Euro für Neufahrzeuge, die zwischen dem 01.01.2005 und dem 31.12.2007 zugelassen werden. Für nachgerüstete Diesel-Pkw werden 250 Euro KfZ-Steuer erlassen. Beide Steuerbefreiungen enden am 31. Dezember 2007. Die auf zwei Jahre befristete steuerliche Förderung besonders partikelreduzierter Diesel-Pkw soll sowohl Anreize zur Herstellung wie auch für den Erwerb bzw. zur Nachrüstung schaffen.

Nach Ansicht der Bundesregierung stellt die vorgeschlagene Lösung den schnellsten Weg dar, um zu einer nachhaltigen Reduktion der Partikelemissionen zu kommen, ungeachtet der Diskussion anderer Varianten wie Bonus-Malus-Regelungen, Beschränkung der Förderung auf Nachrüstfälle und Zuschüsse.

### **Freiheit bei der technischen Umsetzung**

Den Fahrzeugherstellern wird damit keine einheitliche Technik, beispielsweise für Rußfilter, verordnet. Die neue Fahrzeugtechnik muss gewährleisten, dass der anspruchsvolle Emissionsgrenzwert von 5 Milligramm Rußpartikel pro Kilometer (vorgesehener Grenzwert nach Euro V-Norm ab 2010) eingehalten wird.

Die deutschen Automobilhersteller haben sich im Juli 2004 gegenüber der Bundesregierung selbst verpflichtet, ab 2008 keine Diesel-Pkw mehr auf den Markt zu bringen, die den Grenzwert überschreiten.

Für Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2008, die den Partikelgrenzwert von 5 Milligramm/ Km überschreiten, ist eine Erhöhung der KfZ-Steuer um 20 Prozent für das - im Regelfall - erste Jahr nach der Zulassung vorgesehen.

### **Verkehrslenkung in den Städten – Instrumente zur Reduzierung von Umweltbelastungen**

[Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 12.04.2005]

1. Das Präsidium des Deutschen Städtetages sieht in den wachsenden Verkehrsemissionen (Lärm und Schadstoffe) durch Pkw- und Lkw-Verkehr eine zunehmende Gefährdung der Städte als Wohnstandorte. Die Bemühungen der Städte, die Verkehrsimmissionen mit stadtplanerischen, verkehrsplanerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu verringern, stoßen an ihre Grenzen. Das Präsidium bekräftigt erneut seine Position, dass kleinräumige Maßnahmen auf kommunaler Ebene die Luftverhältnisse nicht flächendeckend verbessern können. Solange die steuerrechtlichen Rahmenbedingungen wie z.B. die Förderung des Pendlerverkehrs und des Siedelns im Umland sowie die emissionstechnischen Vorgaben für Pkw und Lkw auf Bundesebene nicht deutlich verändert werden, wird sich die Entwicklung in den Städten nicht umsteuern lassen.
2. Das Präsidium des Deutschen Städtetages fordert deshalb die Bundesregierung auf, zur Unterstützung einer stadtverträglichen Verkehrspolitik kurzfristig die notwendigen Schritte zur Veränderung der zuvor genannten steuerrechtlichen und technischen Rahmenbedingungen einzuleiten. Dazu gehören neben einer Beseitigung aller steuerlichen Anreize zum Siedeln und Pendeln ins Umland vor allem die verbindliche Vorgabe stadtverträglicher Emissionsgrenzwerte bezüglich des Lärm- und Schadstoffausstoßes von Pkw und Lkw.
3. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über die Umsetzung der zum 01.01.2005 durch die EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie eingeführten Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid hält das Präsidium insbesondere die verbindliche Anordnung von Partikelfiltern für Pkw und Lkw für unabdingbar. Eine solche Maßnahmen würde insbesondere die Belastung der städtischen Bevölkerung durch Feinstäube deutlich reduzieren. Das

Präsidium bekräftigt in diesem Zusammenhang seine Forderung an Bund und Länder, sich umgehend auf eine aufkommensneutrale steuerliche Förderung von Dieselrußfiltern für Pkw (Bonus-malus-Regelung) zu verständigen.

4. Das Präsidium des Deutschen Städtetages fordert außerdem die Automobilindustrie sowie die Hersteller von Treibstoff auf, schon jetzt freiwillig durch fahrzeugbezogene Maßnahmen, z. B. durch die serienmäßige Ausstattung aller dieselmotorgeführten Fahrzeuge mit Rußfiltern oder die Erzeugung umweltfreundlicher Antriebsstoffe, die Voraussetzung für die Einhaltung der in der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihren so genannten Tochtrichtlinien geforderten Grenzwerte für die Schadstoffbelastung zu schaffen.
5. Das Präsidium des Deutschen Städtetages lehnt die Einführung der zurzeit in der Öffentlichkeit diskutierten so genannten „City-Maut“ ab. Eine (nur) stadtbezogene Straßenbenutzungsgebühr für Pkw und Lkw führt nicht zu einer flächendeckenden Verbesserung der Luftverhältnisse. Insbesondere der Pkw-Verkehr würde vielmehr lediglich ins Umland bzw. in Nachbarstädte verdrängt. Darüber hinaus hätte eine „City-Maut“ auch erhebliche negative Konsequenzen für den innerstädtischen Einzelhandel und würde die Zersiedlung weiter fördern. Die Stadt-Umland-Problematik würde somit verschärft. Eine Straßenbenutzungsgebühr würde demzufolge nur dann sinnvoll sein, wenn sie für alle Kraftfahrzeuge und für die Benutzung aller Straßen in der Bundesrepublik Deutschland erhoben würde. Bisher konnte jedoch noch nicht einmal die DST-Forderung nach einer generellen Lkw-Straßenbenutzungsgebühr durchgesetzt werden. Deshalb sollten nach Auffassung des Präsidiums die bewährten Finanzierungsinstrumente zur Unterstützung städtischer Verkehrspolitik weiter genutzt und ausgebaut werden.
6. Zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Städten und Ballungsräumen hält es das Präsidium für erforderlich, statt isolierter Einzelmaßnahmen ein Maßnahmenbündel anzustreben,

das sich aus fahrzeugbezogenen Komponenten, stadt- und verkehrsplanerischen sowie steuer- und ordnungspolitischen Maßnahmen, dem Ausbau des ÖPNV sowie einer intelligenten Verkehrssteuerung im regionalen Kontext zusammensetzt. Das Präsidium fordert die Hauptgeschäftsstelle auf, die von ihr vorbereitete Arbeitshilfe an dieser Zielsetzung zu orientieren und dem Präsidium möglichst in der nächsten Sitzung zur Beratung vorzulegen.

7. Das Präsidium des DST bekräftigt seinen Beschluss vom 24.05.2000 zur Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für Lkw auf allen Straßen. Das Präsidium fordert die Bundesregierung auf, die von den mautpflichtigen Lkw in den Städten genutzten Ausweichstrecken (soweit Bundesstraßen) unverzüglich in das Netz der mautpflichtigen Straßen einzu beziehen.

### ***Feinstaub: Die großen Irrtümer von „Auto-Bild“***

*[Bundesumweltministerium vom 15.4.2005]* Die öffentliche Diskussion um die Belastung der Luft mit Feinstaub hat die deutsche Automobilindustrie in die Defensive gebracht - nicht zuletzt, weil sie viel zu spät erkannt hat, dass ihre Ablehnung des Dieselrußfilters unhaltbar war. Kein Wunder, dass nun von interessierter Seite versucht wird, die unbestreitbaren Vorteile des Partikelfilters zu relativieren. Der Dieselfilter ist auch nicht das Gelbe vom Ei, er löst das Problem nicht und ist sogar umweltschädlich - so die irriige Botschaft. Nachzulesen ist sie in der neuen Ausgabe von „Autobild“.

Der vollständige Artikel findet sich unter:

[http://www.bmu.de/files/luftreinhaltung/downloads/application/pdf/irrtuemer\\_autobild.pdf](http://www.bmu.de/files/luftreinhaltung/downloads/application/pdf/irrtuemer_autobild.pdf)



### ***Maut nach 100 Tagen eingespielt – Toll collect: Zahl der manuellen Einbuchungen geht zurück***

[*Deutsche Verkehrszeitung vom 13.04.2005*] Durchaus zufrieden zeigen sich das Bundesverkehrsministerium und Toll Collect nach den ersten 100 Tagen Lkw-Maut. Das deutsche Mautsystem habe seine Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt, berichtete Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe am Montag in Berlin. Der Betrieb laufe seit dem Start am 1. Januar störungsfrei.

Zurzeit sind 635 600 Fahrzeuge bei Toll Collect registriert. Mehr als 68 Mio. Mautbuchungen verzeichnete das System bisher. Inzwischen laufen 81 Prozent aller Mautbuchungen im automatischen Verfahren. Nach den ersten drei Betriebsmonaten nimmt die Bedeutung der beiden manuellen Einbuchungsalternativen ab: Ihr Anteil ist auf unter 20 Prozent gesunken, wobei der größere Anteil auf die Mautstellenterminals entfällt.

Stolpe äußerte sich zudem zuversichtlich, dass die Maut bis Jahresende die erwarteten 3 Mrd. EUR in die Staatskasse spülen werde. Die rund 661 Mio. EUR aus den ersten drei Monaten entsprechen den Erwartungen der Bundesregierung, betonte der Minister. Insgesamt wurden 4 Mio. Fahrzeuge mit einer Beanstandungsquote von 3 Prozent kontrolliert. „Wir haben 67 000 Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet“, sagte Ernst Vorrath, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr.

### ***Stolpe: Die Lkw-Maut kommt auch auf die Bundesstraßen***

[*Süddeutsche Zeitung vom 04.05.2005*] Seitdem die Lkw-Maut auf Autobahnen eingeführt wurde, weichen die Lastwagen oft auf Landstraßen aus. Das stinkt den Anwohnern. Dem Verkehrsminister auch und deswegen will er jetzt aktiv werden.

„Wir werden das machen“, sagte Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) zu der Forderung nach einer Maut für Bundesstraßen, die als Ausweichstrecken genutzt werden. Ab Mitte des Jahres solle die dafür notwendige rechtliche Regelung gemeinsam mit den Ländern festgelegt werden, sagte Stolpe bei einer Maut-

Kontrollaktion bei Euskirchen.

Zunächst müsse man herausfinden, ob und wo es Ausweichstrecken für die mautpflichtigen Autobahnen gebe. Dann sei man fest entschlossen, diese auch mit einer Maut zu belegen. Er nehme die Klagen von Kommunen über verlagerten Güterverkehr sehr ernst, sagte Stolpe.

Die Lkw-Maut hat seit Jahresbeginn 909 Millionen Euro in die Staatskasse fließen lassen. Allein im April waren es 248 Millionen. Insgesamt soll die Maut 2005 drei Milliarden Euro bringen.

„Die Ergebnisse der Nachtkontrolle zeigen, dass die Mautpflicht auch nachts überwiegend und in gleicher Weise eingehalten wird wie am Tage“, sagte der Minister. Bei der Kontrolle wurden insgesamt 216 Fahrzeuge kontrolliert. Das Bundesamt für Güterverkehr erwischte dabei drei Mautpreller.

### ***Höhere LKW-Maut in Deutschland auf Jahre ausgebremst***

[*Allianz pro Schiene, Pressemitteilung vom 21.04.2005*] Die Allianz pro Schiene hat die heutige Entscheidung des EU-Verkehrsmisterrates über die neue Wegekostenrichtlinie für Lkw kritisiert. „Der Verkehrsministerrat nimmt Deutschland jegliche Möglichkeit, die Anfang des Jahres eingeführte Lkw-Maut in den nächsten Jahren auch nur um einen Cent zu erhöhen“, kritisierte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. Da die Mauthöhe sich laut Ministerratsbeschluss lediglich an den in den vergangenen 30 Jahren getätigten Infrastrukturkosten orientieren dürfe, „ist in Deutschland eine Erhöhung der Maut über den bereits beschlossenen Durchschnittswert von 15 Cent pro Kilometer nicht mehr möglich“, so Flege. „Eine gezielte preisliche Fortentwicklung der Lkw-Maut“, etwa um die Lkw von der Straße auf die umweltverträglichere Schiene zu holen, „wird damit in Deutschland auf Jahre ausgebremst“.

Auch dürften die von Lkw verursachten Umwelt- und Unfallkosten weiterhin großteils auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. „Der Verkehrsministerratsbeschluss verbietet es den Nationalstaaten, die von Lkw verursachten Umwelt- und Unfallschäden auf die Lkw-Maut anzurechnen“, so die Allianz pro Schiene. Allein

in Deutschland belaufen sich die so genannten externen Kosten des Lkw-Verkehrs auf 44 Mrd. Euro jährlich, bei prognostizierten Lkw-Maut-Einnahmen von 2,4 Mrd. Euro.

Positiv bewertete die Allianz pro Schiene, dass der Verkehrsministerratsbeschluss der Bundesregierung „grünes Licht für die Ausdehnung der Maut auf alle Lkw-Gewichtsklassen“ gebe. Bislang wird in Deutschland die Maut nur für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 und mehr Tonnen erhoben. „Auch bietet der Verkehrsministerratsbeschluss endlich die Möglichkeit, die Maut ohne lästige Einzelfallprüfung auf parallel verlaufenden Ausweichstrecken zu erheben. Parallel zur Autobahn verlaufende Bundesstraßen wie die B 9 oder B 10 können nun pauschal mit in die Mautpflicht rein genommen werden“, sagte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer.

Erfreut zeigte sich die Allianz pro Schiene, dass die von einzelnen Staaten favorisierte einseitige Verwendung der Maut-Einnahmen für den Straßenbau vom Tisch ist. „Deutschland behält die Möglichkeit, das Geld verkehrsträgerübergreifend im Sinne einer integrierten und ganzheitlichen Verkehrspolitik einzusetzen. Der Güterverkehr auf der Schiene und dem Binnenschiff dürfen in Deutschland weiterhin aus Mauteinnahmen querfinanziert werden“, so Flege. Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 15 gemeinnützige Verbände zusammengeschlossen. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 1,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 52 bahnnahen Unternehmen.

### ***Londoner Maut neu geregelt***

*[die tageszeitung vom 10.05.2005]* Die City-Maut in London wird bald nur noch bis 18 Uhr erhoben, um den Geschäften, Theatern und Restaurants zu helfen. Allerdings soll dies erst ab Februar 2007 gelten, wenn die Gebühr auf die westliche Innenstadt der britischen Hauptstadt ausgeweitet werden soll. „Die Geschäftsleute haben darauf gedrängt, dass die Zeit der Mauterhebung um eine halbe Stunde verkürzt wird“, sagte ein Sprecher der Betreibergesellschaft Transport for London

am Montag. Derzeit müssen Autofahrer 5 Pfund oder 7,30 Euro berappen, vom 4. Juli an werden es 8 Pfund (11,60 Euro) pro Tag sein. Die in der britischen Hauptstadt als „Verstopfungsgebühr“ bekannte Maut hat zu einer Verringerung des Innenstadtverkehrs um 18 Prozent geführt.

### ***Volkswagen schickt das Ein-Liter-Auto ins Museum – Konzeptstudie wird niemals Serienmodell***

*[Die Welt vom 15.04.2005]* Der Automobilkonzern Volkswagen wird nicht länger an der Entwicklung eines Ein-Liter-Autos arbeiten. „Das Fahrzeug lässt sich nicht zu vernünftigen Kosten produzieren“, zitierte die „Financial Times Deutschland“ VW-Konzernchef Bernd Pischetsrieder. Volkswagen wies darauf hin, bislang nur eine Konzeptstudie erstellt zu haben, die lediglich das „technisch Machbare“ zeige. Aus wirtschaftlichen Gründen sei nie vorgesehen gewesen, das Auto auch tatsächlich zur Serienreife zu bringen. Die Entwicklungskosten wären so hoch, dass es nicht zu einem sinnvollen Preis angeboten werden könnte.

Der Konzern prüfe jedoch, ob einzelne Komponenten der Studie wie etwa Leichtbaumaterialien bei anderen Modellen eingesetzt werden könnten. Das Drei-Liter-Auto auf Basis des jüngst eingestellten Modells Lupo bleibe aber am Markt. Auch dieses Fahrzeug hat die Entwicklungskosten nach Angaben aus Branchenkreisen nie einspielen können.

Die Studie für das Ein-Liter-Auto hat VW 2002 vorgestellt - offenbar ohne die Erfolgsaussichten hinreichend sondiert zu haben. Was heute noch kritisiert wird: „Das Fahrzeug wurde als Prototyp und öffentlichkeitswirksame Aktion des scheidenden VW-Vorstandsvorsitzenden Ferdinand Piëch mit der heißen Nadel gestrickt, ohne die realen Marktchancen zu prüfen“, sagt Karlheinz Knöss, Industrieexperte und Chef des Stuttgarter Beratungsunternehmens von Vorständen und Aufsichtsräten Knöss International Executive Consulting. Ähnlich wie beim Ur-Smart sei der VW-Zweisitzer, der getrieben von technischen und konzeptionellen Parametern entwickelt wurde, weit weg von den tatsächlichen Mobilitätsbedürf-

nissen der potentiellen Kunden.

Mit der Abkehr von diesem Projekt entstehe aber nicht nur dem VW-Konzern ein erheblicher Imageschaden. „Die gesamte deutsche Automobilindustrie verliert wieder ein Stück an internationaler Reputation und die Chance auf ein Alleinstellungsmerkmal“, ergänzt Knöss.

### ***Alkohol im Auto erwünscht***

[Stephan Kosch, die tageszeitung vom 03.05.2005] Statt Benzin sollen Autos künftig Bioethanol tanken. Rot-Grün plant dafür einen Modellversuch, Bosch hat die Technik, Brasilien die Erfahrung. Problem: Der neue Sprit ist nicht unbedingt ökologisch.

Der Sprit in Deutschland soll künftig mehr Alkohol erhalten. Deshalb plant die Bundesregierung einen Modellversuch, bei dem die Praxistauglichkeit von Ethanol auf Pflanzenbasis im Benzin überprüft werden soll. Das Bundesverbrauchermi- nisterium spreche derzeit mit der Automobilindustrie, Flottenbetreibern und Tankstellenketten über die Durchführung, sagte der Staatssekretär Matthias Berninger gestern auf einem Bioethanol-Kongress in Bonn.

Eine Richtlinie der Europäischen Kommission sieht vor, dass der Anteil der Kraftstoffe aus Biomasse innerhalb der kommenden fünf Jahre von gegenwärtig 2 auf 5,75 Prozent steigt. So soll der Rohölverbrauch und der Ausstoß des klimaschädigenden Gases CO<sub>2</sub> sinken. Bislang ging es in Deutschland vor allem um Biodiesel aus Raps. Doch um das EU-Ziel zu erreichen, müssen auch Lösungen für Benziner gefunden werden.

Dabei kann Brasilien, der weltweit größte Produzent von Ethanol als Kraftstoff, Pate stehen. Rund 40 Prozent des verbrauchten Sprits stammen von Zuckerrohrplantagen. Ein Liter Benzin besteht in Brasilien zu 22 Prozent aus dem billigeren Ethanol, auch Alkohol mit 7 Prozent Wasseranteil ist im Einsatz.

Damit ein Autofahrer beide Sorten nutzen kann, hat die deutsche Bosch GmbH die so genannte Flex-Fuel-Technik entwickelt. Dabei misst eine Lambda-Sonde den jeweiligen Alkoholgehalt im Benzin und passt die Zündung und Einspritzung laufend an. Das System wurde 2003 in einem VW Fox zum ersten Mal serienmäßig eingesetzt. „Es

wäre denkbar, dass wir die Technik auch in Deutschland anbieten“, sagte ein Bosch-Sprecher der taz.

Doch auf der Tagung in Bonn wurde eingeräumt, dass Ethanol nur dann ein ökologisch und ökonomisch sinnvoller Kraftstoff ist, wenn der „richtige Rohstoff, das richtige Verfahren und auch die Nebenprodukte genutzt werden“. Axel Friedrich, Verkehrsexperte beim Umweltbundesamt, zeigte sich auf Anfrage der taz daher kritisch. Es müsse viel Energie in die Verarbeitung von Kartoffeln oder Zuckerrüben gesteckt werden, um daraus Sprit zu gewinnen. Friedrich schätzt, dass nur wenig mehr Energie gewonnen kann als aufgewendet werden muss. Zudem verstärke ein höherer Ethanolanteil auch den Druck auf die Landwirtschaft, Monokulturen anzuschaffen. „Das würde dem Ziel einer nachhaltig ausgerichteten Agrarwirtschaft widersprechen.“

### ***Eco-Fahrweise – eine neue Fahrkultur: Das Eco-Fahrtraining***

[Pfeiffer, Ullrich, Eco-Consult vom 15.05.2005] Das Eco-Fahrtraining wird nach einem extra ausgearbeiteten Zeitplan durchgeführt. Die Kursteilnehmer fahren zunächst eine Strecke von rund 15 km im realen Stadt- und Überlandverkehr. Mittels eines Bordcomputers wird Kraftstoffverbrauch und Fahrgeschwindigkeit der Eingangs- fahrt gemessen. Dann gibt es in der Theorie kurz und knapp ein paar wichtige Tipps zum Kraftstoff sparen und zur Eco-Fahrweise, die der Kursleiter dann praktisch auch vorführt. Die Teilnehmer fahren jetzt dieselbe Strecke zum zweiten Mal. Wiederum wird Kraftstoffverbrauch und Fahrgeschwindigkeit auf der Schlussfahrt gemessen. Jedes Fahrzeug wird bei der Abschlussfahrt mindestens einmal von einem Moderator begleitet. Klares und einfühlsames Kommentieren der Fahrweise sensibilisiert den Teilnehmer für die Zusammenhänge Drehzahl, Gangwahl, Gaspedalstellung und Kraftstoffverbrauch. Aus dem Vergleich der Eingangs- und Abschluss- fahrt kann man den Erfolg der Eco-Fahrweise ableiten. Im Mittel werden bei der zweiten Fahrt eine Kraftstoffeinsparung von ca. 20 Prozent bei sogar geringfügiger Geschwindigkeitserhöhung erzielt.

In der Schlussrunde wird das Gruppenergebnis als Excelliste präsentiert. Es geht nicht um einen Wettbewerb, weil die Verkehrsverhältnisse im realen Straßenverkehr immer unterschiedlich sind. Die Teilnehmer, die sich alle qualitativ im Fahrstil verändern, dürfen nun ausführlich über den neuen Fahrstil und ihre Eindrücke diskutieren. Die klare und unbestechliche Aussage des Bordcomputers bringt auch anfängliche Skeptiker zum umdenken. Weitere Informationen unter:  
<http://www.ecofahr.com>

### ***Dieselfilter: Unionsländer wollen ausschließlich Umrüstung fördern***

[Welt, vom 29.04.2005] Bayern hat in der Debatte um die Förderung von Diesel-Rußfiltern eine Entlastung ausschließlich für Altfahrzeuge ins Gespräch gebracht. Nach Berechnungen des Bundesfinanzministeriums würden die Einnahmeausfälle dann 390 Millionen Euro betragen. Bei einer Förderung auch von Neuwagen mit Filter geht das Ministerium von knapp 1,2 Milliarden Euro aus.

„Brauchen wir die Entlastung wirklich für Neufahrzeuge?“, fragte der bayerische Staatsminister Erwin Huber (CSU) in Berlin. Man solle überlegen, ob die Förderung sich nicht allein auf die Nachrüstung konzentrieren könne. Diese Haltung teilten auch andere unionsgeführte Länder, sagte Huber. Darüber hinaus müssten aber auch die übrigen Einnahmeausfälle ausgeglichen werden, am besten über eine Belastung von unsauberen Fahrzeugen: „Eine Erhöhung der Mineralölsteuer käme ebenso in Frage wie eine höhere KFZ-Steuer.“

Die KFZ-Steuer kommt ausschließlich den Ländern zu Gute, die Mineralölsteuer dagegen dem Bund. Da die Entlastung für die Filter über die KFZ-Steuer vorgesehen ist, führt diese zu Einnahmeausfällen bei den Ländern. Auch SPD-geführte Regierungen wie Nordrhein-Westfalen bestehen auf einer aufkommensneutralen Regelung. Das Finanzministerium plant einen Steuervorteil von 350 Euro für Neuwagen und 250 Euro für die Nachrüstung in den Jahren 2006 und 2007. Die deutsche Autoindustrie hat sich verpflichtet, ab 2008 alle Fahrzeuge mit Filter anzubieten.

ADAC-Präsident Peter Meyer appellierte an die Länder, die Förderung nicht zu blockieren. Auch

die großen Umweltverbände warnen vor einem langwierigen Schwarzer-Peter-Spiel bei der steuerlichen Förderung. Sie kritisierten die bisher bekannt gewordenen Vorschläge für die Förderung, ließen aber ein gemeinsames Konzept vermissen.

## **5. UNIONSPOLITIKER FORDERN ENERGIESTEUER**

### ***Neues Buch von Josef Göppel, Joachim Pfeiffer: „Konjunktur durch Natur“***

[Holger Eichele, Merkur Online vom 14.04.2005] Es könnte auch ein Parteiprogramm der Grünen sein, würden auf dem Titel nicht zwei Unionspolitiker als Autoren genannt: Josef Göppel (CSU) und Joachim Pfeiffer (CDU). Was die Fachleute ihrer Partei für den Wahlkampf 2006 vorschlagen, galt in der Union bisher als Teufelszeug: eine bundesweite Pkw-Maut, eine Umwidmung der Ökosteuer, Abgaben für internationale Finanztransfers, höhere Hürden für Häuslebauer im Grünen und die europaweite Verteuerung von Flugreisen.

„Die Vorschläge werden Widerspruch hervorrufen. Genau das wollen wir“, sagt Göppel, der den Umweltschutz für einen Wahlkampfschlager hält und sich deswegen schon öfter mit der Parteispitze angelegt hat. Die Union müsse erkennen, dass sich für Nachhaltigkeit und Umweltschutz „ein neues Bewusstsein in den bürgerlichen Schichten“ entwickelt habe. „Es geht hier um unsere Kernwähler“, so Göppel im Gespräch mit unserer Zeitung.

Die Autoren haben CDU-Chefin Merkel und CSU-Chef Stoiber vor der Veröffentlichung über ihr Programm informiert. Die Resonanz sei „ermutigend“ gewesen, meint Göppel. Mut gehört gewiss dazu, sollen die provokanten Thesen wirklich einmal Programm werden.

Umweltpolitiker Göppel und Wirtschaftsexperte Pfeiffer fordern einen radikalen Kurswechsel: Bislang habe sich die Reformdebatte in Deutschland „fast ausschließlich mit dem Verhältnis von Wirtschaft und Sozialpolitik befasst“, lautet ihre Kritik. Die Verknüpfung von Wirtschaft und

Umweltschutz „bleibt nahezu ausgeblendet“. Dabei könnten gerade durch Innovationen beim Einsatz von Energie und Rohstoffen neue Arbeitsplätze entstehen.

Eine Position, die der grüne Umweltminister Jürgen Trittin seit Jahren vertritt. Die Pläne der Unionskollegen dürften Trittin gefallen: Statt die Ökosteuer abzuschaffen, wie früher von der CDU/CSU gefordert, soll an ihre Stelle eine aufkommens- und wettbewerbsneutrale Energiesteuer treten, die alle Verbraucher je nach Umweltbelastung zahlen müssen. Auch die geforderte „Streckennutzungsgebühr“ (Pkw-Maut) soll „verursacherbezogen“ sein. Für Dreckschleudern muss mehr, für Drei-Liter-Autos weniger bezahlt werden.

Zum Ausgleich sollen Mineralöl- und Kfz-Steuer nach Einführung einer EU-weiten Energiesteuer wegfallen. Auch die Besteuerung des Flugbenzins soll nicht im nationalen Alleingang erfolgen, um Wettbewerbsnachteile für deutsche Fluglinien zu vermeiden.

Weitere Informationen sind unter [http://www.goepfel.de/buch\\_zusammenfassung.html](http://www.goepfel.de/buch_zusammenfassung.html) zu finden.

### ***In neuem Licht - „Konjunktur durch Natur“ – ein Buch von CSU-Politiker Göppel***

[Christian Schneider, Süddeutsche Zeitung vom 14.04.2005] Der Franke Josef Göppel ist gemeinhin ein ruhiger Mann. Doch sollte man sich davon nicht täuschen lassen. Denn beharrlich ist er auch, was seine politische Freunde von der CSU schon mehrmals zu spüren bekommen haben. Denn ohne das ständige Drängen von Göppel hätte sich die Partei von Edmund Stoiber wahrscheinlich bis heute kein neues Umweltprogramm zugelegt. Dass sich die Staatsregierung bei ihrer politischen Arbeit allerdings nur wenig an dieses ökologische Grundsatzpapier hält, ist nicht die Schuld Göppels. Der findet – trotz allem – dass er mit der Umweltpolitik in der CSU „schon ein Stück weiter gekommen“ ist.

Und in der CDU? Als Göppel, der bis 2002 acht Jahre lang der CSU-Fraktion im Landtag angehörte, vor nunmehr zweieinhalb Jahren erstmals in die Bundestagsfraktion von CDU/CSU nach

Berlin umzog, hat er nach eigenen Bekunden „schnell gemerkt, dass da Umweltpolitik und Wirtschaftspolitik weitgehend getrennte Wege gehen“. Für Josef Göppel war das ein inakzeptabler Zustand, weswegen er sich schon bald daran machte, seine umweltpolitischen Vorstellungen zu Papier zu bringen. Neu dabei war, dass Göppel in dem baden-württembergisch CDU-Abgeordneten Joachim Pfeiffer – auch er ein Neuling in der Berliner Unions-Fraktion – einen Co-Autor gewann.

Was der Umweltpolitiker Göppel und der Wirtschaftspolitiker Pfeiffer gemeinsam aufgeschrieben haben, liegt jetzt unter dem Titel „Konjunktur durch Natur“ in Buchform vor. Das Buch wird heute in Berlin vorgestellt. Aus der Sicht Göppels ist die 70-Seiten-Broschüre für den Bereich Umwelt/Wirtschaft die erste „Handlungsanleitung mit Tiefgang“ für den praktischen Politikbetrieb. Die Grundthese lautet: Marktwirtschaftlich Umweltvorsorge ist ein sicherer Weg zu mehr Beschäftigung. Bislang gilt in Unionskreisen die Auffassung, dass Ökologie Arbeitsplätze verhindert, weswegen CDU und CSU ja auch immer nur mit Widerwillen von der rot-grünen Koalition im Bund reden, von der auch Stoiber glaubt, „die können es nicht“. Göppel und Pfeiffer sehen das ein bisschen anders. Mit ihrem gemeinsamen Buch wollen sie in der eigenen Fraktionen einen „politischen Impuls setzen im Hinblick auf eine mögliche Regierungsübernahme“ 2006. Wenn es denn so kommt, wie man sich das in CDU und CSU gegenwärtig so vorstellt, „dann dürfen wir im Umweltschutz nicht erst bei Null anfangen“, warnt Göppel. Dass die Bundestagswahl 2002 für die Union verloren ging, lag nach Überzeugung des Franken nicht zuletzt auch daran, „dass die Union kein umweltpolitisches Profil hatte. Das darf uns nicht noch einmal passieren.“

Die Grundzüge ihres gemeinsamen Buches haben Göppel und Pfeiffer schon vor einem Jahr in der eigenen Fraktion vorgetragen. Die Reaktion war im Großen und Ganzen Zustimmung. Die offizielle Unions-Linie zur Umweltpolitik ist das Buch dennoch nicht. Dann, so sagt Göppel, „hätten wir von unseren Thesen zu viel abschleifen müssen“. Doch immerhin: Partei- und Fraktionschefin Angela Merkel hat die beiden Abgeordneten „gewähren lassen“.

## 6. CO<sub>2</sub>-ABGABE IN DER SCHWEIZ

### *FÖS-Studie: CO<sub>2</sub>-Abgaben in Europa*

Am 22. März haben der WWF und Greenpeace Schweiz die FÖS-Studie „Die Schweizer CO<sub>2</sub>-Abgabe im Europäischen Vergleich“ vorgestellt. Ziel war es, den Bundesrat zu überzeugen, der Entscheidung über eine CO<sub>2</sub>-Abgabe zuzustimmen. Der Förderverein Ökologische Steuerreform zeigt mit dieser Studie, dass die meisten Mitglieder der EU bereits mit Energiesteuern und Ökologischen Finanzreformen sehr gut fahren und die Schweiz ohne CO<sub>2</sub>-Abgabe mehr und mehr zum klimapolitischen Schlusslicht in Europa wird.

Einen Tag später beschloss die Schweizer Regierung eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe (Öl und Gas) ab 2006 mit vollständiger Rückerstattung an den Bürger. Bei Treibstoffen verschob die Regierung die Entscheidung leider auf 2007.

Die vollständige Studie (auch in französischer Fassung) und eine umfangreiche Dokumentation findet sich unter:

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

### *Mit CO<sub>2</sub>-Abgabe näher zu Europa*

[Hanspeter Guggenbuhl, St.Galler Tagblatt vom 23.03.2005] Heizöl, Benzin und Erdgas sind in der Schweiz weit billiger als im übrigen Europa. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe würde unsere Energiepreise und damit die Klimapolitik dem EU-Durchschnitt annähern.

Die Schweiz gilt als Hochpreisinsel. Doch es gibt eine wesentliche Ausnahme: Fossile Brenn- und Treibstoffe, die das Klima aufheizen, sind hierzulande weit billiger als im westeuropäischen Durchschnitt. Diesen Sachverhalt bestätigt eine Studie des deutschen Fördervereins Ökologische Steuerreform (FÖS) mit aktualisierten Vergleichszahlen. WWF Schweiz und Greenpeace haben die Studie in Auftrag gegeben und gestern veröffentlicht. Die wichtigsten Resultate: Der Preis für Heizöl lag im Januar 2005 in der Schweiz um 25 Prozent unter dem Durchschnitt der 15 westeuropäischen EU-Staaten (siehe auch Grafik); die neuen EU-Staaten in Osteuropa werden von der

Studie nicht erfasst. Erdgas, nach Erdöl der zweitwichtigste Brennstoff, ist hierzulande sogar um 30 Prozent billiger als im EU-Durchschnitt. Benzin als wichtigster Treibstoff ist in der Schweiz um 15 Prozent (25 Rappen pro Liter) billiger als im EU-Durchschnitt. Einzig beim Diesel liegt das Preisniveau in der Schweiz heute leicht (vier Prozent) über dem EU-Durchschnitt.

Die Preisdifferenz resultiert in erster Linie aus unterschiedlicher Besteuerung. So belasten die meisten EU-Staaten die fossile Energie fiskalisch stärker als die Schweiz. Zudem hat die Hälfte der EU-Staaten spezielle Energie- oder CO<sub>2</sub>-Abgaben eingeführt, um die Umwelt zu schonen und die Klimaveränderung zu bremsen.

### **Politisch brisant**

Die Ergebnisse der neuen Studie sind innenpolitisch brisant. Denn heute Mittwoch wird der Bundesrat voraussichtlich entscheiden, ob er fossile Brenn- und Treibstoffe, die bei der Verbrennung CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre entweichen lassen und das Klima aufheizen, ebenfalls mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe belasten will oder nicht.

### **Weiter unter EU-Schnitt**

Die Daten der Studien zeigen: Stimmt der Bundesrat der von Energieminister Moritz Leuenberger gewünschten CO<sub>2</sub>-Abgabe zu, so nähern sich die Schweizer Preise für Heizöl, Erdgas und Benzin dem europäischen Niveau an, bleiben aber weiterhin unter dem EU-Durchschnitt. Einzig Diesel übertrifft dann das EU-Preisniveau deutlich und verstärkt die von der Schweiz angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Weiter zeigt die Studie, dass hohe Abgaben den Verbrauch tatsächlich drosseln. In Deutschland zum Beispiel, wo die Regierung eine ökologische Steuerreform einführte, sank der Treibstoffverbrauch und damit der verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Ausstoss seit 1999 um annähernd zehn Prozent. Insgesamt hat Deutschland seine CO<sub>2</sub>-Emissionen seit dem Basisjahr 1990 um 19 Prozent gesenkt, wobei die Abschaltung von ineffizienten Kohlekraftwerken im Osten das gute Ergebnis mit beeinflusste. In der Schweiz hingegen nahm der CO<sub>2</sub>-Ausstoss aus fossilen Energieträgern (immer exklusive Flugtreibstoff) von 1990 bis 2003 leicht zu, obwohl das CO<sub>2</sub>-Gesetz bis 2010 eine Reduktion um zehn Prozent vorschreibt. Aus diesen Ergebnissen folgern WWF und Greenpeace:

„Ohne CO<sub>2</sub>-Abgabe bewegt sich die Schweiz ins klimapolitische Abseits.“

### **„ Ohne CO<sub>2</sub>-Abgabe bewegt sich die Schweiz ins klimapolitische Abseits“**

[Greenpeace/WWF Medienmitteilung vom 22.03.2005] WWF und Greenpeace haben heute Morgen die Studie ‚Schweizer CO<sub>2</sub>-Abgabe im europäischen Vergleich‘ vorgestellt: Der deutsche „Förderverein Ökologische Steuerreform“ (FÖS) zeigt darin auf, dass die meisten EU-Länder - im Gegensatz zur Schweiz - CO<sub>2</sub>- und weitere Energieabgaben seit Jahren mit Erfolg umsetzen. Greenpeace und WWF fordern den Bundesrat im Hinblick auf seine morgige Klimaklausur auf, endlich eine zielführende CO<sub>2</sub>-Abgabe einzuführen.

Vor kurzem behauptete die Economiesuisse: „Mit Ausnahme der Schweiz beabsichtigt kein europäisches Land eine CO<sub>2</sub>-Abgabe zur Umsetzung des Kioto-Protokolls einzuführen.“ WWF und Greenpeace haben eine Studie in Auftrag gegeben, die zeigt, dass mehr als die Hälfte der EU-15-Länder bereits CO<sub>2</sub>- oder Energieabgaben zu Lenkungszwecken eingeführt hat. Und fünf Länder haben per 1. Januar 2005 die Abgabesätze sogar weiter erhöht.

Der Autor der Studie, Kai Schlegelmilch vom FÖS, legte dar, dass Großbritannien, Deutschland und Schweden bei den Kioto-Verpflichtungen vorne liegen: Sie haben die CO<sub>2</sub>-Abgaben am konsequentesten umgesetzt. Deutschland beispielsweise konnte den Treibstoffverbrauch in fünf Jahren um beinahe 10 Prozent senken. Schlegelmilch: „Es gibt neben nachweisbaren Gewinnen für Klima und Umwelt auch solche für die Gesundheit, für neue Technologien und für Arbeitsplätze. Kein Wunder, planen viele Staaten weitere Maßnahmen bei CO<sub>2</sub>- und Energieabgaben. Die Schweiz kann diesbezüglich auf vielfältige positive Erfahrungen in Europa zurückgreifen.“

Auf dieser Grundlage können sich die EU-Staatschefs heute und morgen bei ihrer Frühjahrstagung auch den vermeintlichen Luxus erlauben, weitgehende Klimaschutzziele festzulegen, die sich an den wissenschaftlichen Erkenntnissen orientieren. Dazu Cyrill Studer, Klimakampagne

von Greenpeace: „Die EU-Umweltminister schlagen vor, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis in 45 Jahren um 60 bis 80 Prozent zu senken. In der Schweiz findet keine entsprechende Diskussion statt. Dieses Manko muss spätestens bis zur nächsten internationalen Klimakonferenz im November behoben werden.“

Patrick Hofstetter, Klimapolitiker vom WWF, macht deutlich, dass freiwillige Maßnahmen alleine keine Garantie für die nötige Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sind. So hat der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs von 1990 bis 2003 um acht Prozent zugenommen. Gemäß CO<sub>2</sub>-Gesetz muss bis 2010 der Ausstoß jedoch um acht Prozent darunter liegen. „Bisherige Erfahrungen mit Preissignalen und Lenkungsabgaben in der Schweiz sind sehr positiv“, erklärt Hofstetter. „Die Wirksamkeit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe ist somit auch in der Schweiz erwiesen und sollte durch den Bundesrat schon per 1. Januar 2006 eingeführt werden.“ Ohne CO<sub>2</sub>-Abgabe ist es bloß eine Frage der Zeit, bis die Schweiz Europas klimapolitisches Schlusslicht bildet – und dies, obwohl unser Alpenland überdurchschnittlich vom Klimawandel betroffen ist.

### **„Den CO<sub>2</sub>-Kompromiss fand Deiss“**

[Bruno Vanoni, Tagesanzeiger Zürich vom 24.03.2005] Gegen große Widerstände hat Umweltminister Leuenberger eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Heizöl durch den Bundesrat gebracht. Den Weg dazu hat Wirtschaftsminister Deiss geebnet.

„Mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe stünde die Schweiz weltweit alleine da. Ein solcher Alleingang hätte große volkswirtschaftliche Kosten zur Folge.“ So warnte der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse in seinem jüngsten Newsletter. Nach seinem intensiven Lobbying wuchsen in den letzten Tagen die Befürchtungen, er könnte mit seiner Fundamentalopposition eine Mehrheit finden. Zumal sich auch die FDP und die SVP dezidiert gegen jede CO<sub>2</sub>-Abgabe ausgesprochen hatten.

#### **Kein Alleingang, kein Vorprellen**

Umweltminister Moritz Leuenberger war denn auch die Erleichterung anzumerken, als er den bundesrätlichen Entscheid für eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen verkünden konnte. Das sei „kein Alleingang“, stellte er gleich vorneweg klar.

Bereits hätten acht europäische Staaten Abgaben eingeführt, die mit der seit 1999 gesetzlich vorgesehenen CO<sub>2</sub>-Abgabe vergleichbar seien. Von einem „Vorpellen eines sich Musterknaben“ könne keine Rede sein, mokierte sich Leuenberger Economiesuisse. Der Verzicht auf jede CO<sub>2</sub>-Abgabe wäre laut Leuenberger ein Verstoß gegen Treu und Glauben gewesen - gegenüber jenen Unternehmen, die ins Energiesparen investiert haben, um die Ziele des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zu erreichen. Sie können sich von der Abgabe von 9 Rappen pro Liter Heizöl befreien lassen. Weil es keine neue Steuer, sondern eine Lenkungsabgabe ist, wird ihr Ertrag gleichmäßig zurückerstattet. Die Rückverteilung an die Unternehmen orientiert sich an der Lohnsumme, jene an die Bevölkerung erfolgt pro Kopf.

#### **Pro Kopf gibt es 46 Franken zurück**

Konkret soll nach dem Willen des Bundesrates vom nächsten Jahr an jede Person 46 Franken via Krankenkasse rückerstattet erhalten. Wer sparsam mit Öl heizt, wird unter dem Strich wenig belastet. Wer Holz, Erdwärme oder andere Alternativenergien nutzt, macht sogar Profit. Und auch mit der CO<sub>2</sub>-Abgabe wird Heizöl im europäischen Vergleich billig bleiben, wie WWF und Greenpeace in einer Studie soeben aufgezeigt haben. Die CO<sub>2</sub>-Abgabe werde Innovationen auslösen, die Energieeffizienz erhöhen und neue Technologien fördern, sagte Bundesrat Leuenberger. Dies werde „unserer Wirtschaft sehr viel bringen“. Er zeigte sich denn auch dass das Parlament die Höhe der Brennstoffabgabe rasch genehmigen wird, sodass sie bereits nächstes Jahr erhoben werden kann. Die CVP hat die andern Parteien bereits keck dazu aufgerufen, den „wirtschaftlich tragbaren Mittelweg“ des Bundesrates zu unterstützen, der eigentlich ihr Vorschlag sei.

#### **Offene Fragen zum Klimarappen**

In der Tat war es CVP-Bundesrat Joseph Deiss, der den nun beschlossenen Kompromiss vorgeschlagen hatte. Noch am Montag hatte er sich von Klimaforschern, Ökonomeprofessoren und Praktikern aus dem Tourismus ausführlich den Klimawandel und die wirtschaftlichen Auswirkungen informieren lassen. In der Folge beantragte er dem Bundesrat, die Gegner der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen in die Pflicht zu nehmen: Sie sollen bis Ende 2007 zeigen können, dass der von

der Erdöl- und Autolobby propagierte Gegenvorschlag des Klimarappens die gebotene Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu Stande bringt. Andernfalls will der Bundesrat auch das Benzin mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe verteuern. Der Dieseltreibstoff, der weniger CO<sub>2</sub>, dafür aber Russpartikel verursacht, könnte von dieser Abgabe befreit sein. Doch ein Entscheid darüber scheint noch nicht gefallen. Offen ist laut Leuenberger auch noch, wie hoch der Klimarappen sein soll, wie stark er seine Wirkung im Ausland erzielen darf und wie sein Erfolg kontrolliert werden kann. Der Bundesrat will darüber noch vor den Sommerferien entscheiden. Weil der Klimarappen befristet werden soll, muss dafür laut Leuenberger vom Parlament „wahrscheinlich keine gesetzliche Grundlage“ neu geschaffen werden.

#### ***CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe – bei Treibstoffen Klimarappen „auf Probe“***

*[Medienmitteilung des Schweizer Umwelt- und Verkehrsministeriums vom 23.03.2005]* Ab 2006 soll auf fossilen Brennstoffen eine CO<sub>2</sub>-Abgabe erhoben werden. Bei den Treibstoffen erhält die Wirtschaft mit einem freiwilligen Klimarappen die Chance, einen substantiellen Beitrag zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu leisten. Wenn der Klimarappen bis Ende 2007 nicht genügend wirkt, dann wird die CO<sub>2</sub>-Abgabe auch auf Benzin eingeführt. Diese Stossrichtung zur Erreichung der gesetzlichen vorgeschriebenen Klimaziele bestimmte der Bundesrat am Mittwoch. Das UVEK muss nun die Details ausarbeiten und verschiedene offene Fragen klären. Die entsprechende Botschaft wird dem Bundesrat vor der Sommerpause unterbreitet werden.

Am 20. Oktober 2004 hatte der Bundesrat eine Vernehmlassung über vier Varianten zur Umsetzung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes eröffnet. Drei davon enthielten eine CO<sub>2</sub>-Abgabe, eine setzte allein auf einen freiwilligen Klimarappen. In der Vernehmlassung, die bis zum 20. Januar 2005 dauerte, gingen die Meinungen weit auseinander. Es zeigte sich aber, dass eine Mehrheit die bei Variante 1 bis 3 vorgesehene CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen (Faktenblatt 1) unterstützt; bei den Treibstoffen ergab sich hingegen keine eindeutige Mehrheit zugunsten von CO<sub>2</sub>-Abgabe oder Klimarappen.

Der Bundesrat hat heute aufgrund der Vernehm-



lassungsergebnisse einerseits eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe beschlossen. Ab dem Jahr 2006 soll eine Abgabe von 35 Franken pro Tonne erhoben werden, das entspricht ca. 9 Rappen pro Liter Heizöl. Andererseits hat er sich entschieden, bei den Treibstoffen einem freiwilligen Klimarappen eine Chance zu geben. Diese Chance ist befristet: Kommt der Klimarappen bis Ende 2007 nicht zustande oder erbringt er nicht die nötige Wirkung, will der Bundesrat auch auf Benzin eine CO<sub>2</sub>-Abgabe einführen; dabei besteht die Möglichkeit, den Diesel von der Abgabe zu befreien.

#### **CO<sub>2</sub>-Abgabe wird rückverteilt**

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen ist keine Steuer, sondern eine Lenkungsabgabe, deren Erträge an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückfließen. Die Bevölkerung erhält via Krankenkassen jährlich 46 Franken pro Kopf zurück. Davon profitieren alle, die mit Energie sparsam umgehen, insbesondere aber auch mittlere und untere Einkommensschichten mit Kindern. Bei der Wirtschaft erfolgt die Rückverteilung proportional zur AHV-Lohnsumme. Unternehmen, deren Wettbewerbsfähigkeit infolge der Abgabe beeinträchtigt wird, können sich befreien lassen, wenn sie eine Verpflichtung zur betriebseigenen CO<sub>2</sub>-Reduktion abschließen. Dank der Möglichkeit zur Abgabebefreiung ist die Umverteilungswirkung der Abgabe vom gewerblich-industriellen hin zum wenig energieintensiven Dienstleistungssektor bescheiden.

#### **Wettbewerbsabrede im öffentlichen Interesse**

Da es sich beim Klimarappen um eine freiwillige Maßnahme handelt, darf der Bund weder Höhe des Preiszuschlags noch Verwendung der Einnahmen beeinflussen, die auf 70 Mio. Franken pro Jahr geschätzt werden. Die Initianten des Klimarappens beabsichtigen, für diese Aufgaben eine unabhängige Stiftung zu gründen. Gemäß Angaben der Initianten sind als inländische Maßnahmen die Förderung von Biotreibstoffen und die Sanierung von Gebäuden vorgesehen. Den überwiegenden Zielbeitrag soll der Zukauf von ausländischen CO<sub>2</sub>-Zertifikaten erbringen (vgl. Faktenblatt 4).

Die Wettbewerbskommission (WEKO) hat den Klimarappen als Wettbewerbsabrede eingestuft. Bei der geplanten Lösung ist der Bundesrat der Auffassung, dass eine solche Abrede im öffentli-

chen Interesse und deshalb zulässig ist.

#### **Langfristige Wirkung positiv für Wirtschaft**

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen bietet nach Einschätzung des Bundesrats den Vorteil breiter und langfristiger Preisanreize, die auch hinsichtlich weiterer Reduktionsziele nach dem Kioto-Zielhorizont von 2012 wirken. Das ergibt für die Wirtschaft verlässliche Rahmenbedingungen. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen dürften gar leicht positiv sein. Gleichzeitig mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen werden andere Schadstoffe und damit die Gesundheitskosten gesenkt. Die Abgabe wird auch positive Effekte auf Innovation und technologischen Fortschritt haben. Die Schweiz, deren Wirtschaft in großem Masse vom Einfallsreichtum und der Kapazität kleiner und mittlerer Unternehmen abhängt, verfügt in dieser Hinsicht über ein großes Entwicklungspotenzial, welches ihr auch Märkte im Ausland erschließen könnte.

#### **Weiteres Vorgehen**

Die vom Bundesrat skizzierte Lösung wirft eine Reihe von praktischen Fragen auf, die einer vertieften Abklärung bedürfen. Das UVEK wurde deshalb beauftragt, einen Vorschlag zur praktischen Umsetzung auszuarbeiten und dem Bundesrat an einer der nächsten Sitzungen zu unterbreiten.

#### ***Klima-Entscheid in der Kritik/ Umweltschützern geht der Kompromiss des Bundesrats zu wenig weit – aber auch die Wirtschaft ist unzufrieden***

[Espace.ch vom 24.03.2005] Die Wirtschaft lobt den Klimarappen und kritisiert die CO<sub>2</sub>-Abgabe. Umweltverbände und Linke geißeln den „Kniefall“ des Bundesrats vor der „Öllobby“. Der Entscheid in der Klimapolitik löst rundum Unzufriedenheit aus.

Die politischen Fronten vor dem gestrigen Entscheid des Bundesrats lagen weit voneinander entfernt: Linke, Grüne und Umweltschützer forderten ein klares Bekenntnis zum Klimaschutz und einen großen Schritt im Sinne einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffen. Bürgerliche Parteien sowie Wirtschafts- und Automobilverbände warnten auf der anderen Seite vor zusätzlicher Belastung der Wirtschaft und wehrten sich

gegen neue Steuern und Abgaben. Nach dem Kompromissentscheid des Bundesrats (vgl. Seite 1) herrscht auf beiden Seiten Unzufriedenheit.

Energieminister Moritz Leuenberger verkaufte die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffen als Innovationschub bezüglich Energieeffizienz. Er hofft, dass nun etwa die Entwicklung von Wärmepumpen und Holzheizungen Auftrieb erhält. Für den Hauseigentümerverband setzt der Brennstoffentscheid des Bundesrats ein falsches Signal. Dadurch würden letztlich nur die Wohnkosten verteuert. Der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse sprach von einem unbefriedigenden Kompromiss. Die Kosten, die der ganzen Volkswirtschaft mit einer Abgabe auf Brennstoffen zugemutet würden, seien viel zu hoch und zum Erreichen der Klimaziele nicht nötig.

Nach Meinung von Bundesrat Leuenberger wären mit einem Verzicht auf die Brennstoffabgabe jene zahlreichen Unternehmen bestraft worden, die bereits heute Maßnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses ergriffen haben.

### **Rücksicht auf Tanktourismus**

Mit dem Klimarappen auf Treibstoffen wolle der Bundesrat nun jene Kreise in die Pflicht nehmen, welche diese freiwillige Abgabe vorgeschlagen bzw. unterstützt haben, also in erster Linie die Erdölvereinigung und die Wirtschaft, sagte Energieminister Leuenberger. Außerdem habe auch ein finanzpolitisches Argument beim Entscheid eine Rolle gespielt: Immerhin flössen dank dem Tanktourismus in den grenznahen Gebieten jährlich 300 Millionen Franken in die Bundeskasse. Economiesuisse und Erdölvereinigung – Letztere hat den Klimarappen lanciert – lobten diesbezüglich den Bundesrat, ebenso der Gewerbeverband. „Sehr, sehr zufrieden“ zeigte sich auch der Straßenverkehrsverband (FRS). Wenn mit dem Klimarappen die Ziele nicht erreicht würden, könne die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen ja immer noch eingeführt werden. Für die SVP, die sich gegen jegliche Klimaabgabe wehrt, steht, wie sie in einem Communiqué mitteilte, schon jetzt fest, dass der „Klimarappen auf Probe“ scheitert und eine Benzin- CO<sub>2</sub>-Abgabe kommt.

### **„Öllobby zieht die Fäden“**

Für die aus Umweltverbänden, Hilfswerken, Kirchen und Gewerkschaften zusammengesetzte

„Allianz für eine verantwortungsbewusste Klimapolitik“ ist nach dem Entscheid klar, „dass die Öllobby die klimapolitischen Fäden zieht“. Mit seinem „Kniefall“ habe der Bundesrat seine Glaubwürdigkeit untergraben. Das Hauptproblem des zu großen Ölverbrauchs werde nicht an der Wurzel gepackt. „Mit seinem Entscheid verweigert der Bundesrat sich schlichtweg dem Vollzug des CO<sub>2</sub>-Gesetzes“, schrieben gestern die Grünen. Klimaschutz ohne griffige Maßnahmen im Verkehrsbereich sei „reine Makulatur“. Bundesrat Leuenberger sagte demgegenüber gestern im Bundeshaus: „Was wir hier machen, ist ein konkreter Schritt in der Klimapolitik.“

### **Brenn- und Treibstoffpreise im Vergleich**

Brenn- und Treibstoffe sind in der Schweiz zum Teil weit billiger als im EU-Raum. Das zeigt eine vergleichende Studie des Fördervereins ökologische Steuerreform (FÖS), welche diese Woche von den Umweltorganisationen Greenpeace und WWF vorgestellt worden ist. Beim Benzinpreis belegt die Schweiz vor Luxemburg und Griechenland den drittletzten Platz. In der Schweiz kostete der Liter Benzin 2004 im Schnitt knapp 1 Euro. Alle Schweizer Nachbarländer haben höhere Benzinpreise an den Tankstellen. In Österreich liegt der Preis um 5 Cents, in Frankreich um 18, in Deutschland um 25 und in Italien sogar um durchschnittlich 27 Cents höher als in der Schweiz. Selbst mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe wäre die Schweiz unter dem EU-Durchschnittsniveau gewesen. Beim Diesel liegt die Schweiz Gemäß der FÖS-Studie mit 0,97 Euro pro Liter etwa auf dem Niveau der Nachbarstaaten. Österreich und Frankreich liegen noch 1 bzw. 7 Cents tiefer, während in Deutschland und Italien der Diesel 3 bzw. 4 Cents teurer ist als in der Schweiz. Beim Heizöl liegt die Schweiz verglichen mit den 15 alten EU-Ländern auf dem letzten Platz. Der Preis lag im Januar 2005 in der Schweiz bei 34 Cents. In anderen Staaten – Niederlande (69 Cents), Dänemark (84), Schweden (96) – bezahlte man ein Mehrfaches. Selbst mit der Steigerung des Heizölpreises um 6 Cents (9 Rappen) bleibt die Schweiz noch unter dem Schnitt der 15 EU-Länder (45 Cents).

### Die Eckdaten der Klimapolitik

Die Schweiz tut sich schwer mit konkreten Maßnahmen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Hier die wichtigsten Schritte:

1. Mai 2000: Das CO<sub>2</sub>-Gesetz tritt in Kraft. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss soll bis 2010 um zehn Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden – mit freiwilligen Maßnahmen, notfalls mit einer Lenkungsabgabe.

24. September 2000: Zusammen mit der Solarinitiative werden auch die Vorlagen über eine Förderabgabe und die Grundnorm für eine ökologische Steuerreform vom Volk abgelehnt.

30. Januar 2001: Bundespräsident Leuenberger lanciert das Programm Energie Schweiz als Grundlage für Vereinbarungen zwischen Bund, Wirtschaft und Energieagenturen über freiwillige Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Senkung.

Oktober 2002: Das Bundesamt für Energie stellt in einer Bilanz von Energie Schweiz fest, dass die freiwilligen Maßnahmen nicht ausreichen, um die Vorgaben des CO<sub>2</sub>-Gesetzes bis 2010 zu erreichen.

Herbst 2002: Die Erdölvereinigung schlägt als Alternative zur CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe den Klimarappen auf jeden Liter Treibstoff vor. Von den Einnahmen sollen zwei Drittel für Maßnahmen im Inland eingesetzt werden, ein Drittel im Ausland.

9. Juli 2003: Nach Ratifizierung durchs Parlament tritt die Schweiz dem Kioto-Protokoll bei.

Oktober 2004: Obschon Wirtschaft und Umweltverbände den Bundesrat zu einer klaren Entscheidung drängen, schiebt dieser vier Varianten in die Vernehmlassung. Zwei setzen auf eine CO<sub>2</sub>-Abgabe, eine verbindet CO<sub>2</sub>-Abgabe und Klimarappen, und eine setzt allein auf den Klimarappen.

Januar 2005: In der Vernehmlassung treten Umweltverbände, Wissenschaftler und die Linke für die CO<sub>2</sub>-Abgabe ein, Wirtschaft, Autoverbände und bürgerliche Parteien wollen mehrheitlich den Klimarappen.

### ***Kommentar: Ein sehr kleiner Schritt***

[Espace.ch vom 24.03.2005] Mit dem gestrigen Entscheid des Bundesrats, eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Heizöl und einen Klimarappen beim Treibstoff einzuführen, nimmt die Schweiz im internationalen Vergleich keine Vorreiterrolle im Klimaschutz

ein. Andere europäische Länder gehen deutlich entschlossener gegen die Klimaerwärmung vor.

Der Entscheid ist aber auch keine klimapolitische Bankrotterklärung. Die Abgabe von 9 Rappen pro Liter Heizöl könnte genügen, um bis 2010 das im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehene Reduktionsziel für Brennstoffe zu erreichen. Zudem werden diejenigen Firmen belohnt, die sich verpflichtet haben, ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss freiwillig zu senken; sie sind von der Abgabe befreit.

Beim Benzin hingegen droht die Schweiz die Reduktionsziele klar zu verfehlen. Gemäß Prognosen nehmen die Emissionen in diesem Bereich bis 2010 um 8 Prozent zu statt ab. Der Klimarappen wird daran nichts ändern.

Auf den ersten Blick mutet es daher unverständlich an, dass der Bundesrat beim Benzin auf eine Lenkungsabgabe verzichtet – umso mehr, als diese dem liberalen Postulat des Verursacherprinzips entspricht. Die Regierung wagt es nicht, die uns lieb gewordene, uneingeschränkte Mobilität ansatzweise in Frage zu stellen. Dabei ist gerade in diesem Punkt mittelfristig ein Umdenken angezeigt, liegt uns der Klimaschutz wirklich am Herzen. Auf den zweiten Blick indes hat der Bundesrat einen taktisch klugen Spielzug gemacht. Er vermeidet damit eine sichere Niederlage im Parlament und schiebt den Ball elegant den Wirtschaftsverbänden zu, die sich mit Lobeshymnen auf die Wirksamkeit des Klimarappens gegenseitig überboten haben. Bis 2007 muss sich weisen, ob mit diesem Instrument Klimaschutz betrieben werden kann. Gemäß Bundesrat ist die Chance, die CO<sub>2</sub>-Ziele auf diesem Weg zu erreichen, durchaus intakt. In diesem Sinne hat die Regierung gestern einen kleinen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Sollte sich der Klimarappen aber als untaugliches Rezept herausstellen, führt 2007 definitiv kein Weg mehr an der Erhebung einer CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auch auf Treibstoffen vorbei.

## 7. CHINA UND ÖKOSTEUER IN JAPAN

### Ökologische Steuerreform in Japan ab 2006?

[Kai Schlegelmilch, 06.05.2005] In Japan gibt es bisher keine Ökologische Steuerreform. Doch sieht die derzeitige Diskussion und die daraus resultierenden Vorschläge, wenn auch nicht wie ursprünglich geplant noch in diesem Jahr, so doch zumindest ab 2006 eine Einführung vor.

#### Ablauf der politischen Diskussion

Bereits 2003 erfolgte durch den vom Umweltministerium eingesetzten Rat zu Umwelt und Finanzen ein erster Vorschlag für eine Ökosteuer, sowie 2004 die Veröffentlichung eines Berichts zu Ökosteuern und anderen Instrumenten. Auf Grundlage dieser Veröffentlichungen, schlug am 31.8.2004 das Umwelt- und Landwirtschaftsministerium die Einführung einer Ökosteuer auf fossile Energieträger ab 2005 vor, gefolgt von einem konkreten Ökosteuvorschlag Anfang November. Daraufhin legte auch der Umwelt- und Landwirtschaftsausschuss der die Regierung stellenden Liberaldemokratischen Partei einen entsprechenden Vorschlag vor. Auf Empfehlung des Regierungs-Steuerkommissionsberichts, der eine umfassende Diskussion einer Ökosteuer vorsieht, beschloss am 15. Dezember 2004 die LDP & New Komeito Party Vorgaben für Steueränderungen 2005, mit expliziter Berücksichtigung und Diskussion der Ökosteuer. Auch der Ende März 2005 von der Regierung angekündigte Entwurf eines „Kioto Protocol Target Achievement Plan“ sieht ein derartiges Instrumentarium vor.

#### Kontroverse zwischen Umwelt- und Wirtschaftsministerium

Bei der vorgeschlagenen Umweltsteuer handelt es sich um eine als Verbrauchssteuer geplante Besteuerung von fossilen Energieträgern (Kohle, Öl), die aus Sicht des japanischen Umweltministeriums notwendig ist, um die Kioto-Verpflichtungen Japans zu erfüllen. So lagen die Treibhausgasemissionen letztes Jahr 8 Prozent über dem Wert von 1990, so dass nun eine 14

Prozent-Reduzierung notwendig ist, um die festgesetzte 6 Prozent-Reduzierung gegenüber 1990 bis 2010 zu erreichen.

Seit langem können sich das japanische Umweltministerium auf der einen Seite und das japanische Wirtschaftsministerium und der Industrieverband Keidanren auf der anderen Seite nicht auf eine Linie einigen. Im Dezember 2004 entschied der steuerpolitische Beirat im japanischen Ministerpräsidentenamt zunächst, die Umweltsteuer im nächsten Haushaltsjahr nicht einzuführen und stellte sich (in Kontinuität zu vorherigen Entscheidungen) auf die Seite des japanischen Wirtschaftsministeriums (METI). Mit Blick auf die Diskussion um eine „Klimaschutzsteuer“ zeigen sich die Unternehmensvertreter wie erwartet skeptisch gegenüber dem vom japanischen Umweltministerium vorgelegten Konzept.

Umso bemerkenswerter ist es, dass der Vorschlag der LDP zwar ähnliche Strukturen, dafür aber sogar höhere Steuersätze als der des Umweltministeriums und folglich ein höheres Aufkommen vorsieht: so schlägt das Umweltministerium z.B. für Benzin umgerechnet 1 Cent pro Liter vor, die LDP hingegen 1,4 Cent. Auch der Strom soll mit 0,22 Cent pro kWh im Vergleich zu den 0,2 Cent des Umweltministerium-Vorschlags stärker belastet werden.

Aber auch hinsichtlich der Nutzung der Steuereinnahmen werden unterschiedliche Ansätze vertreten: Während die LDP die gesamten Einnahmen von umgerechnet 4,3 Mrd. Euro für Klimaschutzmaßnahmen verwenden möchte, plant das Umweltministerium – aus strategischer Sicht richtig – ca. 1/3, d.h. umgerechnet 1,07 Mrd. Euro für Arbeitsmarkt und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen auszugeben und nur die restlichen 2,4 Mrd. Euro Klimaschutzmaßnahmen zu Gute kommen zu lassen. Damit sollen gemäß Vorschlags des Umweltministeriums ungefähr 52 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente eingespart werden, was einer 4 prozentigen Reduzierung entspräche, gemäß LDP-Vorschlags sogar 65 Million Tonnen, somit einer 5 Prozent Reduzierung.

Dennoch wird durch die niedrigen Steuersätze kaum eine einzelne Stufe der ÖSR in Deutschland erreicht, auch wenn beide Konzepte eine Besteuerung aller fossilen Energieträger und des Stroms

vorsehen. Zudem ist keine weitere Erhöhung vorgesehen.

### **Günstige steuer- und umweltpolitische Situation**

Die Situation zur Einführung einer ÖSR in Japan ist steuerpolitisch günstig:

Die Verbrauchsteuern sind mit einem Mehrwertsteuersatz von 5 Prozent niedrig, die Unternehmenssteuern hoch – ein idealer Ansatzpunkt, um beides zu verändern. Eine Verwendung des Aufkommens zur Senkung der Unternehmenssteuern könnte daher der für Japan optimale Weg sein, da die Arbeitslosigkeit noch relativ niedrig ist und somit derzeit kein Thema darstellt. Zudem ist die Wirtschaft im Aufschwung, so dass Veränderungen leichter durchsetzbar sein dürften.

Auch unter umweltpolitischen Aspekten, erscheint eine Einführung sinnvoll und geboten; seit 1990 konnten insbesondere die Sektoren Verkehr (+19,5 Prozent), Dienstleistungen/Handel/Gewerbe (+36,9 Prozent) und private Haushalte (+28,9 Prozent) ein Ansteigen der CO<sub>2</sub>-Emissionen verzeichnen, während sie bei der Industrie unverändert geblieben sind. Allerdings stehen letztere augenblicklich absolut gesehen auf dem höchsten Niveau und bilden mit 43 Prozent im Vergleich zu Verkehr (24 Prozent) und private Haushalte (15 Prozent) auch den größten Anteil an den Emissionen.

Auf Grund dieser günstigen Ausgangslage bleibt daher nur zu hoffen, dass ab 2006 tatsächlich ein entsprechendes Reformvorhaben umgesetzt werden kann und nicht wie schon dieses Jahr weiter hinausgezögert wird. Denn bereits 1997 hatte der Autor dieser Zeilen den Auftrag, für eine nachgeordnete Behörde des METI eine Studie mit Übersicht über die Fortschritte und konkreten Ausgestaltungen der ÖSR in Europa erstellen zu dürfen. Und seitdem sind immerhin jetzt schon acht Jahre vergangen.

Vielleicht wenden die Japaner ja noch das aus den 60er Jahren bekannte Prinzip des Fotografierens und Kopierens an – diesmal bei den Ökologischen Steuerreformen in Europa. Die Anzahl der Besucher legt dies zumindest nahe.

### ***Trittin begrüßt chinesisches Gesetz zum Ausbau der erneuerbaren Energien***

*[Bundesumweltministerium, Pressemitteilung vom 20.03.2005]* Der Ausbau der erneuerbaren Energien entwickelt sich immer mehr zu einem Exportschlager: Nach Spanien, Dänemark, Brasilien und auch einigen neuen EU-Ländern hat jetzt China ebenfalls einen gesetzlichen Rahmen für den Ausbau der Erneuerbaren geschaffen. Bundesumweltminister Jürgen Trittin begrüßte diesen Schritt.

Jürgen Trittin: „Ich freue mich, dass die Chinesen Ernst machen, ihre ambitionierten Zusagen auf der Bonner Konferenz 'renewables2004' auch umzusetzen. Es kommt nun darauf an, z. B. durch Festsetzung angemessener Vergütungssätze, voran zu kommen.“ China hatte auf der Internationalen Bonner Konferenz das Ziel gesetzt, den Anteil der erneuerbaren Energien an der installierten Gesamtenergieleistung auf 10 Prozent bis 2010 zu steigern.

Die Chinesen sind bei der Erarbeitung des Gesetzes von deutscher Seite, angespornt durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz, intensiv beraten worden. Das chinesische Gesetz soll zu Beginn des nächsten Jahres in Kraft treten. Details sollen noch in Verordnungen geregelt werden.

### ***Höheres Umweltbewusstsein in China als erwartet***

*[Rat für Nachhaltige Entwicklung, Newsletter 02.2005]* Für einen Teil der großen chinesischen Unternehmen spielt Umweltschutz eine wichtigere Rolle als erwartet. Das schließt die Umweltschutzorganisation WWF aus einer Umfrage bei 182 Firmen der Sektoren Energie, Finanzen, Elektronik und Informationstechnologie. Die Auswertung der 61 zurückgesandten Fragebögen ergab, dass mehr als die Hälfte Umweltschutz als Grundwert in der Unternehmensstrategie verankert hat, jedes fünfte Unternehmen leistet nach eigenen Angaben mehr für den Schutz von Umwelt und Gesundheit als der Gesetzgeber vorschreibt, 13 Prozent fordern gar schärfere Auflagen für die Industrie. Eine Mehrzahl der Befragten erklärte sich zudem bereit, sich in ökologischen Fragen von westlichen Umweltverbänden beraten zu lassen.

Die vollständige Umfrage und weitere Informationen findet sich unter:

[http://www.nachhaltigkeitsrat.de/aktuell/news/2005/03-05\\_07](http://www.nachhaltigkeitsrat.de/aktuell/news/2005/03-05_07)

## 8. EMISSIONSHANDEL

### **100 Prozent Rendite für Klimafreundlichkeit**

[Bernward Janzing, die tageszeitung vom 11.04.2005] Klimaschutz wird immer attraktiver. Schneller, als von allen Marktbeobachtern noch vor wenigen Monaten vermutet, steigt an den internationalen Märkten derzeit der Preis der „Kohlendioxid-Aktie“ - den Verschmutzungsrechten mit dem Klimakiller CO<sub>2</sub>. So werden die auch als Emissionszertifikate aktuell in der EU mit rund 16 Euro je Tonne gehandelt. Im Februar kosteten die Papiere noch sieben Euro je Tonne. Die Konsequenz ist durchaus erwünscht: Investitionen in klimafreundliche Technologien werden rentabler - je teurer die Zertifikate werden: Seit Einführung des Handels muss nämlich jeder, der mehr Kohlendioxid aus seinem Schornstein bläst, als ihm zugestanden wird, dafür zahlen.

Ein Grund für den stark anziehenden Preis sind die steigenden Öl- und Gaspreise. Mancherorts wurde die Feuerung wieder auf Kohle umgestellt. Da bei der Kohleverbrennung aber mehr Kohlendioxid emittiert wird, müssen mehr Zertifikate gekauft werden - was zu ihrer Verknappung führt. „Es gibt Stromerzeuger, denen es für ihre Kohle derzeit an Emissionsrechten fehlt“, sagt ein Bankanalyst.

Zugleich spielen bei der Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Preises auch politische Entwicklungen eine Rolle. Je geringer die Menge an Zertifikaten ist, die den einzelnen EU-Staaten zugeteilt wird, umso höher wird nach Marktlogik der Preis. Nachdem Polen nun unerwartet restriktiv mit Emissionsrechten ausgestattet wurde und auch in Tschechien der so genannte Allokationsplan nicht allzu üppig ausfallen dürfte, verzeichnet der Markt eine Verknappung. Offen ist auch noch die Ausstattung Italiens mit Emissionsrechten; im Mai wird darüber entschieden.

Und schließlich spielt bei der Preisentwicklung auch das Wetter eine Rolle. Kalte Witterung hatte im März die Energienachfrage steigen lassen, weshalb Energieversorger mehr Emissionsrechte verbrauchten als ursprünglich eingeplant. So mussten sie an der Börse Emissionsrechte zukaufen. Trockenes Wetter reduzierte zugleich die Produktion der Wasserkraftwerke, vor allem in Nordeuropa.

Die Folgen des steigenden Kohlendioxidpreises machen sich bereits bemerkbar: Der Wechsel von Gas zur derzeit billigeren, aber klimaschädlicheren Kohle wird gebremst. Manchem großen Kohlendioxid-Emittenten tue der hohe Preis inzwischen „richtig weh“, sagt ein Branchenkenner.

Genau das ist im Sinne des Kioto-Protokolls: Die Unternehmen bekommen zunehmend Anreize, Energie zu sparen und umweltgerechter zu erzeugen. Und wenn der Preis langfristig noch weiter bis auf über 25 Euro je Tonne steigen sollte, wird das auch die Neubaupläne der Stromwirtschaft in den kommenden Jahren beeinflussen. Dann werden Kohlekraftwerke im Betrieb schlicht zu teuer.

### **Emissionshandel: Deutsches Emissionshandelsregister startet**

[Umweltbundesamt, Presse-Information 015/05] Die EU-Kommission hat der deutschen Verteilung der Emissionsberechtigungen laut Nationaler Zuteilungstabelle 2005 - 2007 am 10. März 2005 zugestimmt. Damit hat die Kommission auch die technische Verbindung des deutschen Registers mit dem europäischen Zentralregister CITL (Community Independent Transaction Log) ermöglicht. Die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt kann dadurch mit den Kontoeröffnungen im Register beginnen und die erste Tranche der Emissionsberechtigungen für 2005 (ein Drittel der Zuteilung für die Handelsperiode 2005 - 2007) ausgeben.

Zu der am 21. Februar 2005 an die EU-Kommission übermittelten Nationalen Zuteilungstabelle gab es keinerlei Beanstandungen. Somit können in Deutschland wie geplant 1,485 Milliarden Emissionsberechtigungen in den kommenden drei Jahren an bestehende Anlagen ausgegeben

werden. Für die nationale Reserve sind insgesamt 11.779.278 Emissionsberechtigungen vorgesehen.

Anlagenbetreiber, die die rechtlichen Voraussetzungen zur Kontoeröffnung erfüllt haben, erhalten ihre Zugangsdaten in den nächsten Tagen von der DEHSt. Auch interessierte Privatpersonen und Organisationen, beispielsweise Börsenmakler und Umweltverbände, können die Eröffnung eines Personenkontos im Emissionshandelsregister beantragen.

Von den 25 am europäischen Emissionshandel teilnehmenden Staaten ist Deutschland eines der ersten Länder, das aktiv in den Handel mit Emissionsberechtigungen eintritt. Rechtliche Grundlage für den Start des Emissionshandels war die Zuteilung der Emissionsberechtigungen an die 1.849 deutschen Anlagen im Dezember 2004.

Weitere Informationen:

[www.umweltbundesamt.de/emissionshandel](http://www.umweltbundesamt.de/emissionshandel)

### ***Entschädigungen für Emissionschleudern bringen nichts***

#### ***– Heute sauber morgen erfolgreich***

[Nick Reimer, Kommentar in der tageszeitung vom 11.04.2005] Eine der obersten Regeln der Fußballphilosophie geht so: Die Wahrheit ist immer auf dem Platz. Würde man das ins Wirtschaftsleben übertragen, käme wohl heraus: Die Wahrheit ist immer auf dem Handlungsparkett. Zum Beispiel beim Klimaschutz. Weil die Nachfrage nach den so genannten Kohlendioxid-Verschmutzungsrechten gegenüber dem Angebot seit Jahresbeginn deutlich gestiegen ist, hat sich auch der Preis verdoppelt. Allen Unkenrufen zum Trotz scheint das Klimaschutzinstrument Emissionshandel zu funktionieren.

Bei der Einführung des Emissionshandels hatten der Bundesverband der Deutschen Industrie genauso wie Wirtschaftsminister Wolfgang Clement aus allen Rohren der Propagandamaschine gefeuert: Die deutsche Exportwirtschaft sei in Gefahr, die Binnennachfrage sowieso, der Standort Deutschland insgesamt. Und tatsächlich führt die Verpflichtung, weniger Kohlendioxid in die Atmosphäre zu blasen, zu einer starken Belastung besonders traditioneller Branchen wie der Stahl- oder Zementwirtschaft. Allerdings haben diese Branchen hierzulande so oder so nur dann eine

Zukunft, wenn sie innovativer sind als in jenen europäischen Ländern, die billige Löhne ihren Standortvorteil nennen. Absehbar wird sich der Preis für die Verschmutzungsrechte nämlich verdrei-, verfünf-, vervielfachen. Heute sauberere Technologien zu entwickeln sichert morgen den Export. Denn alle Experten sehen gerade in den Ländern Ost- und Mitteleuropas den Emissionsmarkt der Zukunft - dort, wo Personalkosten einen wesentlich geringeren Anteil der Kosten ausmachen.

Deshalb ist Wolfgang Clements Ankündigung nachlässig: Er will all jene deutschen Anlagenbetreiber, die nach EU-Vorgaben ihren Ausstoß von Kohlendioxid verringern müssen, in der zweiten Handelsperiode entschädigen - mit Zertifikaten über 30 Millionen Tonnen. Das nimmt natürlich viel von dem Innovationsdruck, den deutsche Ingenieure in der Vergangenheit oft mit großer Bravour bewältigten. Denn das ist auch so eine Weisheit auf dem Fußballplatz: Angriff ist die beste Verteidigung.

### ***Trittin: Mehr Marktwirtschaft im Klimaschutz:***

#### ***Bundesregierung macht Weg zur Nutzung flexibler Mechanismen frei***

[Bundesumweltministerium, Presseerklärung vom 04.05.2005] Energiewirtschaft und Industrie können künftig die Kosten für ihre Beiträge zum Klimaschutz durch die Nutzung neuer marktwirtschaftlicher Instrumente senken. Das Bundeskabinett beschloss heute auf Vorschlag von Bundesumweltminister Jürgen Trittin das Gesetz zur Einführung projektbezogener Klimaschutz-Mechanismen nach dem Kioto-Protokoll. Das Gesetz ermöglicht es deutschen Firmen, Klimaschutzprojekte gemeinsam mit Unternehmen in mittel- und osteuropäischen Staaten umzusetzen oder in Entwicklungsländern zu realisieren. Derartige Klimaschutzprojekte können deutlich niedrigere Kosten für die Minderung von Treibhausgasemissionen erzeugen als Maßnahmen in Deutschland oder der Kauf von Emissionszertifikaten im europäischen Emissionshandel.

Bundesumweltminister Jürgen Trittin: „Es liegt nun in der Entscheidung jedes Unternehmens, wie es seine klimaschutzpolitischen Beiträge erbrin-

gen will: Sei es durch mehr Energieeffizienz im eigenen Bereich, sei es durch Kauf von Emissionszertifikaten am dynamisch wachsenden CO<sub>2</sub>-Markt oder dadurch, dass es für Projekte außerhalb Deutschlands bzw. Europas Emissionsgutschriften erwirbt. Maßstab sind die Kosten der verschiedenen Handlungsalternativen. Dem Weltklima ist es egal, wo Treibhausgase eingespart werden.“

Die Auswahl solcher Gemeinschaftsprojekte („Joint Implementation“) und die Nutzung der Mechanismen für umweltgerechte Entwicklung („Clean Development Mechanism“) ist allerdings an strenge Kriterien gebunden: So ist sichergestellt, dass die klimaschutzpolitischen Ziele nicht tangiert werden und ökologisch problematischen Projekten nicht zugestimmt wird. Atomprojekte sind gänzlich ausgeschlossen. Vorhaben, die umwelt- und gesellschaftspolitische Fragen aufwerfen, brauchen eine Umweltverträglichkeitsprüfung, in deren Rahmen sie ihre Unbedenklichkeit nachweisen müssen.

Die Nutzung von Emissionsgutschriften aus so genannten „Senkenprojekten“, bei denen Kohlenstoff in Biomasse eingebunden werden soll, ist nach europäischem Recht derzeit nicht zulässig. Eine Regelung hierzu wird erst möglich sein, wenn die Ergebnisse der laufenden Überprüfung vorliegen, die die EU-Kommission bis zum 30. Juni 2006 abgeschlossen haben will, um sie anschließend in europäisches Recht umzusetzen.

Bundesumweltminister Jürgen Trittin: „Mit dem heutigen Beschluss und der Einführung des Emissionshandels hat die Bundesregierung nunmehr die zentralen rechtlichen Grundlagen für mehr Marktwirtschaft im Klimaschutz geschaffen. Mit doppeltem Gewinn: Der Euro - richtig investiert - kann klimaschutzpolitisch und ökonomisch erhebliche Zinsen tragen!“

### ***EU-Emissionshandel riskant für Wirtschaftsprüfer***

[Umweltmagazin vom 12.04.2005] Im Januar 2005 hat die europäische Wirtschaftsprüfervereinigung Fédération de Experts Comptables Européens (FEE) eine Warnung herausgegeben, in der auf erhebliche Risiken für Wirtschaftsprüfer durch den EU-Emissionshandel hingewiesen wird. Die

FEE fordert alle Wirtschaftsprüfer auf, sich rechtzeitig umfassende Kenntnisse der Materie zu verschaffen.

Die europäische Vereinigung sieht in der Unerfahrenheit aller Beteiligten erhebliche Risiken. Nicht nur Wirtschaftsprüfer und betroffene Unternehmen stünden vor neuen Herausforderungen, sondern auch Verifizierer. Dazu gehören Umweltgutachter und Sachverständige, die im Auftrag die Emissionsberichte der Unternehmen prüfen. Diese Verifizierungsberichte dienen dem Wirtschaftsprüfer als Nachweis für die Prüfung der Rückstellungen.

Die Unternehmen müssen Rückstellungen für die Abgabepflicht an Emissionszertifikaten bilden. Für jede Tonne CO<sub>2</sub>, die das Unternehmen ausstößt, muss es am 30. April des Folgejahres ein Emissionszertifikat abgeben. Der Wirtschaftsprüfer darf zwar grundsätzlich auf die Arbeit des Verifizierers zurückgreifen, ist jedoch gehalten, sich vorher von der Ordnungsmäßigkeit des Gutachtens zu überzeugen.

Deshalb muss das Gutachten rechtzeitig vorliegen. In der Praxis kommt es hier sicherlich zu Problemen. Denn die Verifizierer brauchen ihren Bericht nach TEHG erst am 1. März vorzulegen, wenn zum Beispiel bei größeren Unternehmen die Jahresabschlussprüfung längst abgeschlossen ist.

Die Verifizierer wollen ihre Arbeiten in der Regel erst nach Ende dieser Prüfung durchführen, um sich auf die Tätigkeit der Wirtschaftsprüfer stützen zu können. Nach Ansicht des Umweltgutachters Andreas von Saldern erfordert dies eine rechtzeitige und umfassende Abstimmung zwischen Verifizierer und Wirtschaftsprüfer.

Darüber hinaus, fügt Wirtschaftsprüferin Katharina Völker-Lehmkuhl hinzu, befänden sich die Rechnungslegungsstandards zum Emissionshandel noch in der Entwicklungsphase. Durch die in Deutschland relevanten Rechnungslegungssystemen HGB, EStG, IAS/IFRS und US-GAAP zeichneten sich mitunter unterschiedliche Bilanzierungsmethoden ab. „Unter Umständen muss die gleiche Transaktion in einem Unternehmen auf drei- bis vierfach unterschiedliche Weise gebucht werden“, erklärt die Prüferin.



## 9. KEROSINSTEUER

### *Europa beerdigt die Kerosinsteuers*

[Hanna Gersmann, die tageszeitung vom 17.05.2005] Um mehr Geld für Entwicklungshilfe aufbringen zu können, einigten sich die EU-Finanzminister auf eine Abgabe für jedes Flugticket. Höhe und Verbindlichkeit sind allerdings noch umstritten. Umweltschützer kritisieren: „Ablass für gutes Gewissen“

Ein Flug nach Mallorca? Ein Einkaufstrip nach New York? Wer sich davor scheut, weil er ein schlechtes Gewissen hat, könnte schon bald entlastet werden. Die EU-Finanzminister haben sich am Samstag auf einem informellen Treffen in Luxemburg geeinigt, einen „Ticket-Euro“ einzuführen. Diese Abgabe fürs Fliegen soll in die Entwicklungshilfe fließen. EU-Ratspräsident Jean-Claude Juncker: „Alle Mitgliedsstaaten sind bereit.“

Hört sich gut an, ist im Detail aber problematisch. Offen ist nämlich erstens, ob Reisende verpflichtet werden, die Gebühr zu zahlen. Womöglich werden sie nur auf freiwilliger Basis dazu gebeten. Nach dem aktuellen Verhandlungsstand soll das jeder EU-Staat für sich entscheiden. Zwar will Deutschland dem entgegenwirken. „Wir sollten nicht zu viel Freiwilligkeit hineinbringen“, so Finanzstaatssekretär Caio Koch-Weser. Doch Spanien und andere Tourismus-abhängige Mittelmeerländer lehnen den Aufschlag strikt ab.

Skepsis ist zweitens angebracht, weil die Höhe unklar ist. Der französische Finanzminister Thierry Breton versicherte, es werde sich um einen bescheidenen Betrag handeln, um die Luftfahrtbranche nicht zu belasten. Im Gespräch sind derzeit ein bis zwei Euro pro Ticket.

Problematisch ist der Ticket-Euro-Vorstoß aber vor allem, weil die EU-Finanzminister damit die Kerosinsteuer begraben. Für diese hatte sich Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD) in den letzten Wochen stark gemacht. Schließlich zahlen Lufthansa, KLM oder Ryan Air auf Kerosin bislang keinen Cent Mineralölsteuer - obwohl die Jetdüse viel mehr klimaschädliches Kohlendioxid ausbläst als der Autoauspuff. Doch Eichel überzeugte seine Kollegen nicht.

Stattdessen gibt es nun eine Minimallösung, offenbar die einzige, um überhaupt noch eine neue Geldquelle für die Entwicklungspolitik zu finden. Schließlich landete auch die Tobin-Steuer - gedacht für internationale Finanztransaktionen - unlängst in den Akten. Die UNO hat aber vorgegeben, dass die Industriestaaten bis 2015 insgesamt 0,7 Prozent ihrer Wirtschaftsleistung für Entwicklungshilfe ausgeben. Die EU verpflichtete sich zudem, schon im Jahr 2010 auf 0,51 Prozent zu kommen. Deutschland ist davon weit entfernt: bei einem Drittel Prozent

Das reicht nicht, um die Millenniums-Ziele der Vereinten Nationen zu erreichen. Unter anderem soll die weltweite Armut halbiert und die Säuglingssterblichkeit um zwei Drittel reduziert werden. Nun sollen Experten der EU noch einmal ausrechnen, wie hoch eine Abgabe auf Flugtickets sein muss, um zumindest sechs Milliarden Euro für ein Kinder-Impfprogramm einzunehmen, das bereits geplant ist. Die EU-Kommission, hat bereits rund zehn Euro pro Ticket veranschlagt. Am 7. Juni wollen die Finanzminister wieder beraten.

So manchen geht das nicht weit genug. „Das darf ruhig teurer sein“, sagt Daniel Kluge vom Verkehrsclub Deutschland. Die bisher geplante Pauschale halte nicht vom Fliegen ab. „Die Klimasünden werden nicht repariert“, sagt auch Dietrich Brockhagen von Germanwatch. Dabei Sorge die Erderwärmung erst dafür, dass sich gefährliche Krankheiten wie das Dengue-Fieber in armen Ländern stark ausbreiteten. Das Fazit von BUND-Sprecher Rüdiger Rosenthal: „Die Ticket-Abgabe ist nur ein Ablass fürs gute Gewissen.“

### *Der „Soli der Lüfte“ ist zu niedrig*

[Hannes Koch, die tageszeitung vom 17.05.2005] Es ist ein Anfang, aber mehr auch nicht. Mit ihrem Beschluss vom Wochenende haben sich die Finanzminister der Europäischen Union auf neues Terrain vorgewagt. Sie wollen eine Abgabe auf Flugtickets erheben, um mit den Einnahmen weltweite Entwicklung zu finanzieren - praktizierte Solidarität des reichen Nordens mit dem armen Süden. Außerdem beginnt damit auch international die Belastung des Umweltverbrauchs. Allerdings dürften die zu erwartenden Summen kaum ausreichen, um die Armut in Afrika, Südasien und

Lateinamerika spürbar zu lindern.

Das liegt daran, dass die 25 EU-Finanzminister sich bislang nur auf einen minimalen „Soli der Lüfte“ geeinigt haben. Und es besteht die Gefahr, dass die Mehrheit der EU-Mitglieder einen Pflichtzuschlag blockiert, sodass die Abgabe in vielen Staaten nur freiwillig erhoben würde. Vor allem Sonnenstaaten wie Spanien und Griechenland erheben Einwände. Sie befürchten, die Zahl der Touristen könnte abnehmen, wenn die Reise zu teuer würde.

Tourismus oder Entwicklungsfinanzierung - dieser Gegensatz existiert jedoch nicht. Denn es wird ohnehin immer mehr geflogen. Durch die Konkurrenz gerade der Billigfluggesellschaften werden die Kosten des Luftverkehrs gedrückt. Die Ticketpreise sinken permanent, was zusätzliche Passagiere anlockt. Die Frage ist nicht, ob künftig mehr Menschen als heute nach Mallorca oder Rhodos fliegen, sondern ob sie es für 150 oder 170 Euro tun.

Die ökologische Steuerungswirkung derartiger Preisunterschiede ist begrenzt, die positive Wirkung für die soziale Entwicklung auf der Welt dagegen kaum zu unterschätzen. Ein Impfprogramm, das die Kindersterblichkeit in Afrika erheblich reduzieren würde, kostet nach Berechnungen der EU vier Milliarden Euro. Eine Abgabe von 10 Euro pro Flugticket würde rund sechs Milliarden erbringen.

Die jetzt angepeilte, teils freiwillige Abgabe von 2 Euro ist dafür zu wenig, und die Chancen, dass aus dem Anfang mehr wird, stehen zurzeit schlecht. Zwar will sich die Bundesregierung mit einer generösen Geste den ständigen Sitz im UN-Sicherheitsrat erkaufen. Doch Spanien und Griechenland treibt derartiger Ehrgeiz nicht. Und das Geld, um diese Länder umzustimmen, wollen Kanzler Schröder und Finanzminister Eichel nicht ausgeben.

### ***Bahn frei für Kerosinsteuer***

[VCD-Newsletter vom 11.04.2005] Eine neue Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes belegt: Rechtlich ist eine Kerosinsteuer für Flüge innerhalb Deutschlands machbar. Und auch der Tanktourismus kann wirkungsvoll verhindert werden. Das Gutachten von Prof. Dr. Eckhard

Pache (Universität Würzburg) wurde von Dr. Uwe Lahl, Abteilungsleiter im Bundesumweltministerium am 10. März auf Einladung des VCD am Frankfurter Flughafen erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt. In dem Gutachten wurden verschiedene Varianten einer Kerosinsteuer für den inländischen Flugverkehr unter Gesichtspunkten des nationalen, europäischen und internationalen Rechts geprüft. Empfohlen wird eine Kombinationslösung aus Besteuerung des im Inland für Inlandsflüge getankten Kerosins und des aus dem Ausland eingeführten Kerosins, das für Inlandsflüge verwendet wird. So würde der Steueranspruch einerseits bei der Entnahme von Kerosin aus einem in Deutschland gelegenen Steuerlager entstehen. Soweit Kerosin in den Hauptbehältern von Luftfahrzeugen aus anderen Staaten eingeführt wird, müssten die Luftfahrtgesellschaften die Verbrauchsdaten an die Finanzverwaltung melden. Bei dieser Kombinationslösung werden alle auf inländischen Flügen verbrauchten Treibstoffe erfasst.

Außerdem werden inländische wie ausländische Mineralöle einerseits und inländische wie ausländische Luftfahrzeuge andererseits in gleicher Weise belastet. In dem Gutachten wird betont, dass die Vorschriften des Chicagoer Abkommens – entgegen einem häufig von der Luftverkehrslobby vorgetragenen Argument – keine Hürde für eine Kerosinsteuer für innerstaatliche Flüge darstellen. Denn als multilateraler völkerrechtlicher Vertrag ist das Chicagoer Abkommen überhaupt nicht auf Inlandsflüge anwendbar. Selbst im Falle seiner Anwendbarkeit steht das Abkommen der Einführung einer Kerosinbesteuerung nicht entgegen. Die zur Einführung dieses Besteuerungsmodells notwendigen Änderungen des Mineralölsteuergesetzes und der Zollverordnung fallen in den Kompetenzbereich des Bundes; eine Zustimmung des Bundesrates ist nicht erforderlich.

Monika Ganseforth, Bundesvorstandsmitglied des VCD, zeigte sich bei der Präsentation der Studie erfreut: „Die Studie zeigt der Politik klare Wege auf. Wir fordern die Bundesregierung nun auf, zusammen mit anderen europäischen Vorreiterstaaten eine Kerosinsteuer einzuführen. „ Auch Uwe Lahl sprach sich bei der VCD-Veranstaltung für eine Vorreiterrolle der Bundesrepublik

Deutschland aus. Er setzt dabei auf eine „Koalition der Gleichgesinnten“. Möglichst viele Staaten sollten Inlandsflüge besteuern, wenn sich in der Frage einer EU-weiten Kerosinsteuer keine Einigkeit zwischen den EU-Staaten herstellen lasse. Einen deutschen Alleingang bei der Einführung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflüge schloss Uwe Lahl eindeutig aus. Das Bundesumweltministerium wird deshalb zügig zu diesem Thema Gespräche mit Regierungen führen, die sich aufgeschlossen für eine Kerosinsteuer zeigen. Das sind zur Zeit Frankreich, Großbritannien, Österreich, Schweden und Norwegen. Die Niederlande haben seit Jahresbeginn eine Kerosinsteuer für Inlandsflüge (siehe Newsletter „Flugverkehr & Umwelt“, Nr. 4).

Dass die Kerosinsteuer wieder ganz oben auf der politischen Tagesordnung steht, ist insbesondere dem französischen Staatspräsident Jacques Chirac zu verdanken. Er brachte neue Dynamik in die alte Debatte, als er sich beim Weltwirtschaftsforum im Januar zu einer internationalen Kerosinsteuer zwecks Armutsbekämpfung bekannte. Unmittelbar danach beschäftigten sich auch die Finanzminister der sieben größten Industrienationen (G7) in London mit dem Thema. Nach dem Treffen sicherte Luxemburgs Ministerpräsident Jean-Claude Juncker zu, dass die Kerosinsteuer bald im Rat der EU-Finanzminister auf die Tagesordnung kommen werde. Niemand beabsichtigt aber offenbar, Kerosin annähernd so stark zu belasten wie Benzin oder Heizöl. Vielmehr gehe es laut Juncker „um ein paar Euro pro Ticket“. Finanzminister Hans Eichel (SPD) sagte am Rande des Treffens: „Aus meiner Sicht hat die Kerosinsteuer unglaubliche Vorteile“. Es würden dabei Energie-, Umwelt- und Entwicklungspolitik positiv miteinander verbunden. Zu einer Steuer auf Kerosin werde es wegen des Widerstandes der USA und von Japan freilich nicht kommen. Die Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirates der Bundesregierung für globale Umweltfragen (WBGU), Renate Schubert, hält den diskutierten Steuersatz von wenigen Euro pro Flugticket jedoch für viel zu gering. Der Tageszeitung sagte sie: „Das reicht vorne und hinten nicht“. Der Lenkungseffekt sei bei dieser Summe gering. Außerdem vernachlässige die Diskussion den umweltpolitischen Aspekt einer solchen Steuer. Der WBGU empfiehlt deshalb eine Zweckbin-

dung der Einnahmen für Klimaschutzmaßnahmen und die Anpassung an den Klimawandel. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer begrüßte in einer Pressemitteilung eine europäische Steuer auf Flugbenzin, wandte sich jedoch gegen einen nationalen Alleingang bei der Kerosinsteuer. Reinhard Loske, stellvertretender Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/ Die Grünen im Bundestag, sowie der umweltpolitische Sprecher der grünen Bundestagsfraktion, Winfried Hermann, gingen in ihrer Stellungnahme weiter: „Wir streben eine länderübergreifende Lösung an, die möglichst viele Länder mit internationalen Luftdrehkreuzen einbezieht. Wir fordern die Bundesregierung auf, mit einer Kerngruppe von EU-Staaten voranzugehen und bilaterale Vereinbarungen über die gemeinsame Einführung einer Kerosinsteuer zu treffen. „

Das Kerosinsteuer-Gutachten kann heruntergeladen werden unter:

<http://www.umweltbundesamt.org/fpdf-1/2853.pdf>.

### ***Deutschland: Grüne für sofortige Kerosinsteuer***

[Greenpeace-magazin vom 27.03.2005] Bei der von Rot-Grün angestrebten Einführung einer Kerosinsteuer für inländische und innereuropäische Flüge sind sich die Koalitionspartner über das weitere Vorgehen nicht einig.

Unterstützt durch ein wissenschaftliches Gutachten forderten die Grünen die Bundesregierung letzte Woche auf, „mit einer Kerngruppe von EU-Staaten voranzugehen“. Mit ihnen solle sie bilaterale Vereinbarungen treffen, erklärten die Umweltpolitiker der Grünen-Fraktion Reinhard Loske und Winfried Hermann.

Der Vize-Vorsitzende der SPD-Fraktion, Michael Müller, sagte dagegen auf dpa-Anfrage, die Besteuerung des Flugverkehrs sei zwar überfällig, aber zumindest im Rahmen einer EU-weiten Harmonisierung. Die FDP erklärte: „Das rot-grüne Kerosin-Chaos muss beendet werden.“ Die Grünen-Parlamentarier erklärten: „Das Tor zur Einführung einer Kerosinsteuer steht offen.“ Auch nach Auffassung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) stellt das Rechtsgutachten von Professor Eckhard Pache von der Universität Würzburg

klar, dass die Besteuerung von Flugbenzin auf innerstaatlichen Flügen rechtlich zulässig ist. Auftraggeber ist das Umweltbundesamt (UBA), das Bundesumweltminister Jürgen Trittin (Grüne) untersteht. Die deutsche Luftverkehrsbranche lehnt die Pläne strikt ab und argumentiert, sie komme im Gegensatz zu Straße und Schiene selbst für die Infrastruktur wie Flughäfen auf. Daher sei die Steuerbefreiung für Kerosin keine Subvention.

„Wenn es eine europaweite Lösung nicht gibt, dann müssen wir Zwischenschritte machen“, sagte der Abteilungsleiter des Umweltministeriums, Uwe Lahl, bei der Vorstellung der Studie in Frankfurt. Konkret könne er sich eine „Koalition der Vorreiter“ vorstellen. Dazu gehörten neben den beiden Initiatoren Deutschland und Frankreich auch England, Schweden, Norwegen, Österreich und die Niederlande. Das Ministerium versuche, möglichst viele europäische Staaten für die Einführung der Steuer zu gewinnen, um das Kerosin für inländische Flüge sowie Flüge zwischen diesen Staaten zu besteuern. Dies sei rechtlich durchsetzbar, sagte Lahl.

Die Kerosinsteuer brächte dem Bund laut Finanzministerium rund 370 Millionen Euro Einnahmen im Jahr. Mit der Besteuerung sollen nach dem Willen des Umweltministeriums die Wettbewerbsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger Bahn, Auto und Flugzeug vereinheitlicht werden. Kürzere Flüge könnten laut Experten für die Verbraucher dann rund fünf Euro teurer werden, längere deutlich mehr.

Michael Müller betonte: „Der richtige Weg ist der von (Minister) Hans Eichel (SPD).“ Der Minister hatte sich für den Abbau dieser Subvention stark gemacht. Müller nannte es „wichtig, dass in dieser Frage möglichst alle großen Industriestaaten zusammenarbeiteten“. Damit käme man am Ende weiter als mit Einzelschritten. Aber auch Loske und Hermann erklärten: „Wir streben eine länderübergreifende Lösung an, die möglichst viele europäische Länder mit internationalen Luftdrehkreuzen einbezieht.“ Der FDP-Abgeordnete Michael Kauch sprach von einer Farce, da das Finanzministerium noch Anfang Februar zu erkennen gegeben habe, dass es über bilaterale Abkommen nicht verhandeln wolle.

## 10. ENERGIE

### *Mittelstand will beim Stromverbrauch sparen*

[Energie-Effizient, Pressemitteilung vom 10.03.2005] Projekt „EnergieEffizient in der mittelständischen Industrie“ unterstützt innovative Unternehmen – Milliardenersparnisse möglich

In vielen Betrieben der mittelständischen Industrie könnten bis zu 30 Prozent elektrische Energie weniger verbraucht werden. Das würde nicht nur der Umwelt helfen, sondern den Betrieben auch immense Kosten sparen. Allein bei der Nutzung von Elektromotoren, Druckluft und Pumpen belaufen sich deutschlandweit die wirtschaftlichen Einsparpotenziale für die gesamte Industrie auf 20–25 Milliarden Kilowattstunden pro Jahr – das entspricht dem Energieverbrauch von etwa sieben Millionen Haushalten. Das hier brachliegende CO<sub>2</sub>-Minderungs-Potenzial könnte maßgeblich dazu beitragen, die Klimaschutz-Verpflichtungen der Bundesrepublik im Rahmen des Kioto-Abkommens zu erfüllen.

Einsparpotenziale sind in Unternehmen zahlreich vorhanden, werden jedoch von vielen Betrieben selbst noch nicht ausreichend erkannt und genutzt. „Mit dem Projekt ‚EnergieEffizient in der mittelständischen Industrie‘ werden Energiesparpotenziale aufgezeigt und praktische Maßnahmen zum Energiesparen vorgestellt“, erläutert Dr. Christoph Zschocke, Geschäftsführer der ÖKOTEC Energiemanagement GmbH, „dabei geht es primär um einen Beitrag zur Schließung der vielfach zu beobachtenden Lücke zwischen Wissen und Handeln.“

In einer Branchenumfrage bei Mitgliedern des Gesamtverbandes Kunststoffverarbeitender Industrie (GKV) und dem Verband von Spezialchemieanbietern TEGEWA erwarteten über 75 Prozent der beteiligten Unternehmen große Einsparpotenziale, 65 Prozent wünschten sich mehr Informationen und Hilfestellung bei der Verringerung ihrer Energiekosten.

Das Modellprojekt wird von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) gefördert. „Die DBU unterstützt seit vielen Jahren umweltentlastende Innovationen für den Mittelstand. Die mit Unterstützung zweier Branchenverbände erzielten

Ergebnisse sollen auch auf weitere Branchen der mittelständischen Industrie übertragen werden“, so Dr. Fritz Brickwedde, Generalsekretär der Deutschen Bundesstiftung Umwelt.

„Die Deutsche Wirtschaft kann schon heute durch hochprofitable Investitionen in Energieeinspar-technik und intelligente Abläufe Milliardenbeträge sparen – und der Mittelstand kann sich hiervon eine veritable Scheibe abschneiden. Wir unterstützen jetzt alle Unternehmen, die diese Chancen nicht verpassen wollen, denn Energieintelligenz ist gut für das Klima und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen“, betont Stefan Bundscherer, Energieexperte der Deutschen Umwelthilfe (DUH), „Zukunftsfähige Unternehmer wissen: Wer jetzt handelt, den belohnt der Wettbewerb, denn Klimaschutz senkt Kosten und fördert Innovationen“.

Die zu erwartenden ökologischen und ökonomischen Verbesserungen für die Unternehmen haben auch die beiden am Projekt beteiligten Branchenverbände, TEGEWA (Verband der Hersteller von Textil-, Papier-, Leder und Pelz Hilfsmitteln, Tensiden, Komplexbildnern, Antimikrobiellen Mitteln, Polymeren Flockungsmitteln, Kosmetischen Rohstoffen und Pharmazeutischen Hilfsstoffen oder verwandter Produkte e.V.) und GKV (Gesamtverband Kunststoffverarbeitende Industrie) zu ihrem Engagement veranlasst: „Wir merken, dass seitens der Industrie Angebote wie Energiemanagement, Controlling und Contracting noch viel zu wenig wahrgenommen werden“, erläutert Dr. Alex Föllner, Geschäftsführer des Unternehmensverbandes TEGEWA, „hier liegen in der Tat große Einsparpotenziale vor. Diese Potenziale müssen jedoch zunächst identifiziert werden. Wir freuen uns deshalb sehr, dass dieses Projekt ins Leben gerufen wurde, um mittelständischen Unternehmen entsprechende Hilfestellung zu geben.“

„Die Energiekosten sind im letzten Jahr um 10 – 20 Prozent gestiegen, 2005 werden in vielen Fällen sogar Zuwächse von 20 – 30 Prozent erwartet“, ergänzt Wilhelm Crößmann, Geschäftsführer des Gesamtverbandes Kunststoffverarbeitende Industrie (GKV), „Kosteneinsparungen im Energieverbrauch gewinnen für die Unternehmen unseres Verbandes deshalb immer mehr an Bedeutung. Ein guter Grund, uns an

diesem Erfolg versprechenden Projekt zu beteiligen“

Mit Hilfe einer Verbrauchs- und Kostenerfassung für die eingesetzten Energiemedien (Dampf, Druckluft, Wärme, Kälte) werden die teilnehmenden Unternehmen zunächst über den Ist-Zustand informiert. Häufig werden die Kosten für die Energieerzeugung und -verteilung zu gering eingeschätzt und deshalb Möglichkeiten zur Einsparung zu wenig beachtet.

In einem zweiten Schritt erhalten die teilnehmenden Unternehmen Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Energie-Effizienz-Maßnahmen zur Senkung der Energiekosten. ÖKOTEC stellt den Unternehmen vorgefertigte Checklisten zur Verfügung und hilft bei der Datenerfassung. Anschließend besuchen ÖKOTEC-Experten die Betriebe, besichtigen die Versorgungstechnik und erörtern mögliche Einsparmaßnahmen. Den Abschluss bildet schließlich ein von ÖKOTEC erstellter Bericht zur Energiesituation der Unternehmen mit Vorschlägen zur Energieeinsparung für das Unternehmen. Das Unternehmen kann die aufgezeigten Maßnahmen selbst durchführen oder einen Dienstleister beauftragen.

Darüber hinaus werden in Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden Workshops zum Erfahrungsaustausch über die Energiemedienversorgung organisiert und regionale Energietische für die Unternehmen initiiert, die auch über die Projektlaufzeit hinaus zum Erfahrungsaustausch über Kosteneinsparung in der Energiemedienversorgung dienen. Die Workshops werden regional bei jeweils einem der Vorreiter-Unternehmen stattfinden, um so in diesem Rahmen auch Betriebsbesichtigungen zu ermöglichen.

Das Projekt „EnergieEffizient in der mittelständischen Industrie“ wird geleitet von der ÖKOTEC Energiemanagement GmbH und gemeinsam mit der Deutschen Umwelthilfe, meid. meid. + partner und dem Institut für Organisationskommunikation (IFOK) durchgeführt. Unterstützt wird das Projekt von den Branchenverbänden TEGEWA (Verband der Hersteller von Textil-, Papier-, Leder und Pelz Hilfsmitteln, Tensiden, Komplexbildnern, Antimikrobiellen Mitteln, Polymeren Flockungsmitteln, Kosmetischen Rohstoffen und Pharmazeutischen Hilfsstoffen oder verwandter Produkte

e.V.) und GKV (Gesamtverband Kunststoffverarbeitende Industrie e.V.).

### **Energieeffizienz statt Steinkohlesubvention**

[Greenpeace, Pressemitteilung vom 22.04.2005]  
Schon mit der Hälfte der umstrittenen Subventionen für die Steinkohleförderung in Deutschland ließen sich durch innovative Maßnahmen zwölf Prozent des deutschen Stromverbrauchs einsparen. Das ist das Ergebnis einer neuen von Greenpeace in Auftrag gegebenen Studie des Öko-Instituts Freiburg. Die Studie zeigt, wie sich mit den Steuergeldern Einsparpotenziale kostengünstig erschließen lassen. Allein in Haushalten würde der Austausch alter Geräte, wie Kühlschränke und Elektroherde, den Energieverbrauch um 40 bis 50 Prozent verringern. Ein umfassendes Sparprogramm würde auch den Klimaschutz voranbringen: Deutschland würde 35 Millionen Tonnen weniger Kohlendioxid erzeugen. Um das Kioto-Ziel zu erreichen, müssten nur noch 17 Millionen Tonnen vermieden werden.

„Die Studie zeigt, wie sinnlos und verfehlt Steinkohlesubventionen sind“, sagt Gabriela von Görne, Klima-Expertin von Greenpeace. „Energieträger, die das Klima zerstören und unwirtschaftlich sind, dürfen nicht länger gefördert werden. Hier werden Milliarden an Steuergeldern verschwendet, um eine Industrie künstlich am Leben zu erhalten, die der Gesellschaft keinen entsprechenden Nutzen bringt. Deutschland braucht eine Effizienzoffensive.“

Der Abbau einer Tonne Steinkohle kostet in Deutschland etwa 150 Euro. Um mit Importkohle konkurrieren zu können, wird die Differenz zwischen den Förderkosten und dem Weltmarktpreis über Subventionen ausgeglichen – für 2006 bis 2012 hat die Bundesregierung 15,9 Milliarden Euro zugesagt. Offensichtlich sind die jedoch gar nicht notwendig. Gestern kündigte RAG-Chef Werner Müller an, eine neue Zeche „ohne einen Cent öffentliche Mittel realisieren“ zu wollen. Die Bundesregierung sollte diese Ankündigung zum Anlass nehmen, ihre Kohlesubventionspolitik zu überdenken.

„Neue technische Lösungen, um Energie effizient zu nutzen, werden in Zukunft weltweit nachgefragt. Wer neue Arbeitsplätze schaffen will, darf

diese Chancen nicht verpassen. Für China, wo der Energieverbrauch rasant steigt, sind solche Programme zum Beispiel höchst interessant“, so von Görne.

Die Europäische Union hat die enormen Potenziale der Energieeffizienz erkannt. Das EU-Parlament hat bereits eine Richtlinie verabschiedet, nach der Haushaltsgeräte wie Computer und Klimaanlage weniger Energie verbrauchen sollen. Derzeit wird auch eine Richtlinie zur Steigerung der Endenergieeffizienz für den Zeitraum 2006 bis 2012 verhandelt. Deutschland wird diese Richtlinie umsetzen müssen. Die Greenpeace-Studie zeigt, wie dies erreicht werden kann.

Die Studie ist unter

[http://www.greenpeace.de/multimedia/download/0/828556/0/studie\\_energieeffizi](http://www.greenpeace.de/multimedia/download/0/828556/0/studie_energieeffizi) verfügbar.

### **Mehrheit für Atomausstieg**

[Joachim Wille, Frankfurter Rundschau vom 26.04.2005] Forsa-Umfrage: Nur elf Prozent halten Kernkraft für ungefährlich. Die überwiegende Mehrheit der Deutschen will, dass der Ausstieg aus der Atomkraft fortgesetzt wird. Nur 18 Prozent sind laut einer Umfrage für die Beibehaltung dieser Energieform. Etwas besser kommt sie allerdings bei den Unter-30-Jährigen weg.

Die Atomenergie stößt auch 19 Jahre nach dem Super-Gau von Tschernobyl auf hohe Ablehnung. Das zeigt eine repräsentative Umfrage, die das Forsa-Institut jetzt im Auftrag des Bundes-Umweltministeriums durchführte. Sie wurde am Dienstag, dem Jahrestag der Katastrophe veröffentlicht. Danach sehen 44 Prozent der Befragten in Atomkraftwerken, -transporten und strahlendem Müll eine große oder sehr große Gefahr für sich und ihre Familie. 43 Prozent empfinden eine „geringe“ Gefahr, elf Prozent überhaupt keine.

Die Zustimmung zu dem von Rot-Grün eingeleiteten Atomausstieg, der 2003 mit dem AKW Stade begann und bis 2021 die sukzessive Abschaltung aller AKW vorsieht, ist hoch. Rund 77 Prozent befürworten ihn, wobei ihn 22 Prozent gerne schneller und 14 Prozent langsamer abgewickelt sähen. Gegen das Abschalten sind 18 Prozent, wobei die Werte bei den jüngeren Umfrageteilnehmer mit 20 und die Älteren mit 23 Prozent

leicht höher sind. Auffällig ist auch, dass bei den Unter-30-Jährigen eine größere Minderheit das AKW-Risiko für tolerabel hält. 31 Prozent dieser Altersgruppe sagen, man könne es ihn Kauf nehmen. In der Gesamtbevölkerung sind es nur 21 Prozent. Das Umweltministerium kommentiert dies mit den Worten: „Hier macht sich anscheinend bemerkbar, dass die jungen Menschen das Reaktorunglück von Tschernobyl nicht bewusst erlebt haben.“

Für die Pläne von Union und FDP, den Atomausstieg nach der nächsten Bundestagswahl rückgängig zu machen, findet sich in der Forsa-Umfrage kaum Unterstützung. Zwar sind die Anhänger der Oppositionsparteien mit 29 respektive 22 Prozent häufiger als der Durchschnitt (18 Prozent) gegen das Abschalten. Aber auch hier will eine Mehrheit von 50 beziehungsweise 55 Prozent das Ausstiegstempo beibehalten oder sogar beschleunigen.

Die Forsa-Ergebnisse decken sich gut mit einer Allensbach-Umfrage. Danach sollten in den nächsten 30 Jahren vor allem Sonne, Wind und Wasser die Versorgung sichern. Die Risiken der Atomkraft wurden auch hier als hoch eingeschätzt. Die Entsorgung sehen über 70 Prozent als Gefahr, vor einem AKW-Unfall haben 49 Prozent Angst.

## 11. ÖKOLOGIE UND MARKT

### *Der Traum vom Wachstum*

[Bernward Janzing; die tageszeitung vom 26.04.2005] In Deutschland werden Rohstoffmangel und Sättigungseffekte Wirtschaftswachstum auf Dauer nicht mehr zulassen. Experten und Politiker müssen sich schnell darauf einstellen

Es ist das Mantra einer hilflosen Ökonomie. Und die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute werden es heute in ihrem Frühjahrsgutachten wieder unermüdlich repetieren: das Wörtchen Wachstum. Wo immer wirtschaftliche Probleme auftauchen, taucht es auf. Ob es um Staatsverschuldung geht oder um leere Sozialkassen, um die Zahl der Arbeitslosen oder der Insolvenzen. Egal was die Menschen, die Wirtschaft, den Staat

bedrückt, Wachstum muss her.

Und alle machen sie mit. Von links bis rechts, von Regierung bis Opposition, vom Unternehmer bis zum Gewerkschafter. Alle bewegt seit Jahren nur diese eine Frage: Wie blasen wir unsere Volkswirtschaft weiter auf? Beseelt vom Glauben, Wachstum werde es schon richten. Da treffen sie dann mit Inbrunst aufeinander, die Anhänger von Keynes und jene von Hayek, die Angebots- wie die Nachfragetheoretiker - und hinterlassen eine Kakophonie von Wachstumsideen.

Nur: Brauchbar davon ist keine. Denn strohfeuer- gleiche Konjunkturimpulse sind nicht das, was unsere Volkswirtschaft heute braucht. Notwendig ist vielmehr eine neue ökonomische Strategie; ein Konzept, das uns auch ohne nennenswertes quantitatives Wachstum einen soliden Sozialstaat und durchfinanzierte Haushalte ermöglicht. Denn das üppige Wachstum, von dem zu schaffen die Politik ständig träumt, wird es immer weniger geben. Schließlich hat sich unsere opulent begüterte Gesellschaft einem materiellen Wohlstandsniveau genähert, das nennenswertes Mengenwachstum schlicht und einfach nicht mehr zulässt. Zumindest nicht dauerhaft.

Aus mehreren Gründen. Ganz vorne stehen die Grenzen, die uns die globalen Rohstoffvorräte setzen. Die nämlich reichen nicht aus, um ein ewig währendes Wachstum zu füttern. In der Theorie ist diese Feststellung banal, eines der simpelsten Naturgesetze überhaupt. In der Praxis hat sie die Wirtschaftspolitik jedoch nie erreicht.

Doch wie es so ist mit den Naturgesetzen - sie lassen sich auch durch Ignoranz nicht außer Kraft setzen. Also kam, was kommen musste: Die knappen Ressourcen schlagen inzwischen auf die Weltökonomie durch; längst dokumentieren in ihrer unbestechlichen Art die Rohstoffmärkte den globalen Mangel. Speziell beim Erdöl: Mit aktuell mehr als 50 Dollar je Barrel erreicht dessen Preis nominal den höchsten Stand in der Geschichte. Und längst ist der Preis nicht mehr das willkürliche Produkt eines mächtigen Opec-Kartells, sondern einer, der sich nach reinster ökonomischer Lehre aus Angebot und Nachfrage ergibt. Denn die Ölhähne lassen sich kaum noch weiter aufdrehen. So beginnt, Jahrzehnte bevor das Öl tatsächlich ausgeht, am Markt bereits eine Art Endzeitralle.

Und das Öl steht nicht alleine. Auch Steinkohle ist auf dem Weltmarkt knapp geworden; zeitweise war sie in den letzten Monaten um 40 Prozent teurer als im Jahr zuvor. Uran ist gleichfalls Mangelware und heute dreimal so teuer wie im Jahr 2000 - ohne dass eine Trendwende absehbar wäre. Und auch der Erdgaspreis stieg in den letzten Monaten um ein Drittel.

Die Verknappung betrifft nicht alleine die Energieträger. Auch die Preise für Eisen, Nickel, Kupfer, Aluminium - um nur einige Basisrohstoffe zu nennen - haben kräftig angezogen. Und so werden die Warnungen plötzlich unüberhörbar: „Hohe Rohstoffpreise werden zur Dauerlast“, konstatierte jüngst die Financial Times Deutschland. Zugleich zitierte das Blatt den Ex-Wirtschaftsminister Werner Müller, der zu berichten weiß, dass „preiswerte Rohstoffe das Fundament für unser Wirtschaftswachstum“ sind. Wer nun eins und eins addiert, muss fragen: Wo soll stetiges Wachstum künftig herkommen?

Zumal neben der Rohstoffversorgung längst auch Sättigungseffekte die Expansion unserer Wirtschaft bremsen - was in ärmeren Ländern naturgemäß noch nicht der Fall ist, weshalb dort höhere Wachstumsraten möglich sind. Speziell der Bausektor ist in Deutschland von der Sättigung erfasst. Denn in einer reichen Gesellschaft, zumal bei stagnierender Einwohnerzahl, besteht schlicht kein solcher Neubaubedarf mehr wie in der Aufbauzeit. Und auch bei langlebigen Konsumgütern wird in Zukunft der Zeitpunkt gekommen sein, an dem nur noch Ersatzbedarf zu decken ist.

Nun hat die Politik zwei Möglichkeiten, mit der unvermeidlichen Stagnation umzugehen. Eine davon wird seit Jahren in Deutschland praktiziert: Man prophezeit munter zwei Prozent Zuwachs, zimmert auf dieser Basis seine Haushalte, reduziert die Prognose später auf ein Prozent - und erreicht am Ende doch nur ein Null-Komma-Wachstum. Logisch, dass dann überall Geld fehlt. Logisch auch, dass damit die öffentlichen Haushalte kollabieren und in Wirtschaft und Bevölkerung Verunsicherung um sich greift. Man muss solches Verhalten vorsätzlich und unverantwortlich nennen.

Seriöse Wirtschaftspolitik sieht anders aus. Die Regierungen müssen akzeptieren, dass es nennenswertes Wachstum in einem hoch entwickel-

ten, ressourcenfressenden Staat nicht auf Dauer geben kann. Und entsprechend müssen sie planen - auch wenn's mitunter wehtut. Mit Haushaltsentwürfen, die sich am Nullwachstum ausrichten; mit Sozialkassen, die sich aus Quellen finanzieren, deren Ertrag möglichst konjunkturunabhängig ist. Nur um ein Beispiel zu nennen: Die Grundsteuer zählt dazu. So kann mit einem stimmigen Konzept das Nullwachstum in einer Gesellschaft handelbar werden. Schließlich bedeutet Nullwachstum schlicht, dass im Lande genauso viel erwirtschaftet wird wie im Jahr zuvor. Und das ist in unserer reichen und hochproduktiven Gesellschaft eine satte Menge.

Was wir brauchen, ist nun eine intensive Debatte um die Verteilungsgerechtigkeit. Denn um diese hat sich die Politik mit vorgegaukelten Wachstumschancen bisher viel zu sehr herumgedrückt. Erst mit der Orientierung am Nullwachstum wird Politik wieder berechenbar und das Ergebnis sozialverträglicher als heutiger Aktionismus nach dem Prinzip: Immer dort löschen, wo es gerade am meisten brennt.

Welche Steuer- und Umverteilungsmechanismen bei diesem Strategiewechsel im Detail greifen müssen, wird die ökonomische Wissenschaft zu klären haben. Noch schweigt auch sie sich dazu aus. Allzu sehr gefallen sich die Wirtschaftsweisen in der Rolle der schlichten Wachstumsprognostiker. Sie diskutieren leidenschaftlich, ob es im nächsten Jahr 0,6 oder 0,9 Prozent Zuwachs geben wird. Auch zur Frage, wie die Politik noch ein Zehntel mehr herausholen könnte, fühlen sie sich immer berufen. Nur zum Thema, wie in einem Staat ohne Wachstum eine sozialverträgliche Politik auszusehen hat, hört man nichts von den ökonomischen Vordenkern.

Und so werden Politiker vermutlich weiter ihren unerfüllbaren Traum vom ewigen Wachstum träumen. Wortreich werden sie auch in Zukunft ihre Wachstumspläne erklären - und damit in Wahrheit stets aufs Neue ihre Feigheit dokumentieren, die Realität anzuerkennen.



### ***Den Feldhamster trifft keine Schuld***

[Fritz Vorholz, Die ZEIT vom 23.03.2005] In Zeiten hoher Arbeitslosigkeit gerät der Umweltschutz unter Beschuss – zu Unrecht.

Wer oder was verhindert, dass in Deutschland Arbeitsplätze entstehen? Die Grünen mit ihrem innovationsfeindlichen Gentechnikgesetz? Nicht enden wollende Genehmigungsverfahren? Energiepreise, die dank Ökosteuer und Förderabgaben zugunsten von Sonnen- und Windstrom unbezahlbar geworden sind? Überzogener Naturschutz? In Nordrhein-Westfalen, heißt es, wird eine Zwei-Milliarden-Euro-Investition blockiert – von Feldhamstern, die treuherzige Umweltschützer retten wollen!

Träumer. Ignoranten. Gestrige.

5,2 Millionen Arbeitslose markieren einen Ausnahmezustand. Sie wieder in Lohn und Brot zu bringen erfordert eine entschlossene Politik – und vermutlich auch Opfer. Nichts ist deswegen dagegen einzuwenden, soziale Besitzstände auf den Prüfstand zu heben. Ebenso wenig dagegen, auch ökologische Errungenschaften auf ihre Wirtschaftsverträglichkeit hin abzuklopfen. Beide, der Umweltschutz wie der Sozialstaat, sind schließlich Produkte der Wohlstandsgesellschaft. Also jener Zeiten, da sich in Deutschland noch weitgehend unbehelligt von globaler Konkurrenz wirtschaften ließ. Diese Zeiten sind passé. Fortan gilt es, mit den bisher zu kurz Gekommenen zu teilen: Wertschöpfung und Arbeit – aber eben auch Rohstoffe und Umweltgüter.

Lässt sich daraus ein wachsender Widerspruch zwischen Ökonomie und Ökologie herleiten? Jedenfalls forderte Bundespräsident Horst Köhler in der vergangenen Woche eine „politische Vorfahrtsregel für Arbeit“; was anderen Zielen diene – „und seien sie noch so wünschenswert“ –, sei nachrangig. Andere äußerten sich ähnlich, nicht zuletzt die CDU-Chefin Angela Merkel und José Manuel Barroso, der Präsident der EU-Kommission. Ist also die Stunde der Not, der Massenarbeitslosigkeit, auch die Stunde, in der wir das Luxusgut Umweltschutz opfern müssen, zumindest ein wenig davon?

Wer das glaubt, irrt gleich zweifach: in der Diagnose des Problems und in der Therapie.

Roman Herzog, Köhlers Vor-Vorgänger im Amt

des Bundespräsidenten, hielt einst die berühmte Ruck-Rede, in der er den Deutschen mehr Beweglichkeit abverlangte. Die Vorstellung, der Umweltschutz sei schuld am Jobmangel, verwies Herzog gleichwohl ins Reich der Fabeln. „Weniger oder gar unterlassener Umweltschutz würde nicht mehr, sondern weniger Arbeitsplätze in Deutschland bedeuten“, sagte er – und hatte Recht damit.

Ein Blick in die Statistik offenbart, dass es mitnichten die Umweltpolitik ist, die den Standort D ins Abseits manövriert hat. In Relation zum Bruttoinlandsprodukt geben Staat und Betriebe hierzulande sogar weniger Geld für Ökologie aus als beispielsweise die gefürchtete polnische Konkurrenz. Mit 1,6 Prozent liegt Deutschland gleichauf mit den Vereinigten Staaten (siehe Tabelle).

Energie ist hierzulande teurer als anderswo, nicht zuletzt wegen der Ökosteuer und wegen der Paragrafen zugunsten von Ökostrom. Trotzdem schlagen die Energiekosten bei den Betrieben des verarbeitenden Gewerbes im Durchschnitt gerade einmal mit 1,5 Prozent des Produktionswertes zu Buche. Das hindert niemanden daran, sich in Deutschland anzusiedeln – und verscheucht keinen Betrieb.

Wer eine Fabrik errichten will, die Umweltschäden verursachen kann, braucht eine behördliche Genehmigung. Ein ewiges Ärgernis. Es sind gleichwohl nicht die umweltrechtlichen Genehmigungsverfahren, die Investitionen ungebührlich verzögern oder gar verhindern. Selbst im seit vielen Jahren rot-grün regierten Nordrhein-Westfalen dauern die immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren längst nur noch halb so lange wie vor zehn Jahren. Heute bekommt ein Investor nach einer durchschnittlichen Wartezeit von 3,5 Monaten seine Betriebserlaubnis, und zwar unbefristet. Mehr Rechtssicherheit in kürzerer Zeit ist kaum möglich.

Und der vom Aussterben bedrohte Feldhamster, der angeblich den Bau des von RWE geplanten Braunkohlekraftwerks Neurath bedroht? Er ist weniger Investitionshemmnis als Hauptdarsteller einer Politposse, in der es um die Macht an Rhein und Ruhr geht. Wäre es für die Opposition nicht schön, wenn die NRW-Umweltministerin Bärbel Höhn samt ihren „Öko-Kampfgeschwadern“

tatsächlich den Kraftwerksbau blockierte, wegen der Hamster? Allein, der seltene Nager wohnt vier Kilometer vom Bauplatz entfernt. Das Kraftwerk kann der Art also gar nicht den Garaus machen, weshalb Höhn RWE sogar zum Investieren ermuntert.

Höhn und ihre grünen Parteifreunde halten zwar nichts von der Grünen Gentechnik, ein Standpunkt, über den man streiten kann; er lässt sich sogar als innovationsfeindlich brandmarken. An der tristen Arbeitsmarktsituation änderte ein anderes Gentechnikgesetz allerdings kaum etwas. Selbst Branchenfunktionäre scheuen sich mit dem Hinweis auf massenhaft neue Jobs, für ihr Anliegen zu werben.

Trotzdem lautet der Subtext der deutschen Reformdebatte, es sei die Umweltpolitik, die Jobs vernichte. Wie vor 30 Jahren. Damals, 1975, ließ die Explosion des Ölpreises das Sozialprodukt schrumpfen und die Arbeitslosenrate empor schnellen. Die Antwort der Regierung: Sie trat beim Umweltschutz kürzer – er wurde zum Sündenbock.

Die Umweltpolitik überlebte den Angriff. Doch sollten die Ökologen deshalb nicht glauben, sie seien die Einzigen, die sich heute nicht bewegen müssten. Sie müssen es, weil es Anlass dafür gibt.

Die EU-Kommission ließ kürzlich untersuchen, welche Regulierungen innovative Unternehmen in den EU-Mitgliedsländern behindern. Zwar klagten hiesige Manager weniger häufig als ihre britischen, portugiesischen oder französischen Kollegen über die Umweltvorschriften; doch immerhin 24 Prozent von ihnen gaben zu Protokoll, dass Ökovorschriften sie bremsten. Das ist zu viel, und deshalb gehört das Umweltrecht überprüft, ent-rümpelt und verschlankt.

Dieser Herausforderung sollten sich der Umweltminister und die im Umweltausschuss versammelten Bundestagsabgeordneten schleunigst stellen. Tun sie es nicht, werden es andere tun – und zwar nach der Methode Rasenmäher. Im Namen der Arbeitsplätze.

### ***Markt als Motor der Nachhaltigkeit***

*[Josef Riegler, Dokumentation in der Frankfurter Rundschau vom 07.05.2005]* Der Global Marshall Plan verbindet wirtschaftliche Wettbewerbsfähig-

keit, soziale Gerechtigkeit und Ökologie

Die aktuell aufkommende Kapitalismuskritik in Deutschland ist begrüßenswert, da sie auf bestehende Probleme aufmerksam macht. Börsenwerte steigen, während immer mehr Arbeitsplätze wegrationalisiert werden. Tiefes Misstrauen gegenüber den politischen, ökonomischen und wissenschaftlichen Eliten sowie gegenüber einer Spielart von Kapitalismus, die die ökonomisch falschen Anreize setzt, zeichnet sich in Europa immer stärker ab. Kritik allein reicht aber nicht aus. Was bisher fehlt, ist ein schlüssiges Gesamtkonzept, um die Lage der Weltwirtschaft nachhaltig zu verbessern. Die wahren Grundprobleme - verzerrter globaler Wettbewerb und zunehmende Auseinanderentwicklung zwischen Arm und Reich - werden selten angesprochen.

Seit die Globalisierungswelle läuft, hat ein Teil der Wirtschaft erhebliche Vorteile und Gewinne aus der Globalisierung gezogen, insbesondere der Kapitalmarkt, aber auch jene Unternehmen, die in der Lage sind, ihre Produktionsstätten an Orte auszulagern, an denen die Arbeit fast nichts kostet und an denen man auf die Umwelt keine Rücksicht zu nehmen braucht. Das führt zu einer unfairen Wettbewerbslage. So geraten regional gebundene Unternehmen - vor allem Klein- und Mittelbetriebe - sehr stark unter Druck, müssen teils aufgeben, zum Teil die Beschäftigungszahlen reduzieren und Tätigkeiten auslagern. Weltweit verbindliche Rahmenbedingungen fehlen. Seit Mai 2003 gibt es die Initiative „Global Marshall Plan für eine weltweite Ökosoziale Marktwirtschaft“, die diesem Trend entgegenwirken will und kann. Diese Idee eines Global Marshall Plan gewinnt an Dynamik und ist Höhepunkt meiner vor 17 Jahren begonnenen Arbeit zum Thema. Weltweite Ökosoziale Marktwirtschaft ist der Weg der Balance. Es geht um die Ausgewogenheit zwischen drei sehr unterschiedlichen Zielen:

- wettbewerbsstarke Wirtschaft-
- soziale Gerechtigkeit von national bis global
- Ökologie im Sinne nachhaltigen Umweltschutzes.

Ökologische Wahrheit in der Gestaltung der Preise und Kosten durch strikte Anwendung des Verursacherprinzips muss den Markt zum Motor

für Nachhaltigkeit machen. Notwendig sind der längerfristige und systematische Umbau unseres Steuer- und Abgabensystems und die Überprüfung der bestehenden Gesetze und Verordnungen sowie des Förderungssystems dahingehend, ob sie Nachhaltigkeit begünstigen oder behindern.

Die wichtigste ordnungspolitische Aufgabe liegt darin, schrittweise eine ökologische Umverteilung der Steuerbelastung herbeizuführen, ohne die gesamte Steuer- und Abgabenlast zu erhöhen! Ein erster Schritt müsste lauten: Energie sparende Verkehrsmittel und Anlagen sowie umweltfreundliche, erneuerbare heimische Energieträger sind wirtschaftlich attraktiver zu machen; fossile Energieträger sowie Energie vergeudende Verkehrsmittel und Anlagen haben eine höhere Steuerlast zu tragen, wobei die Erlöse zur steuerlichen Entlastung der menschlichen Arbeitskraft und zum Aufbau erneuerbarer Energiesysteme dienen sollen.

Ökosoziale Marktwirtschaft ist daher in erster Linie eine Forderung an die Politik. Sie erfordert globale Vernetzung und Kooperation! Parlamente und Regierungen - auf Ebene der EU und auf globaler Ebene - haben die Aufgabe, Spielregeln und Rahmenbedingungen für einen fairen globalen Wettbewerb und nachhaltige Entwicklung zu schaffen und durchzusetzen. Das Modell der Ökosozialen Marktwirtschaft als weltweiten Ordnungsrahmen zu etablieren, ist die aktuelle globale Herausforderung, die utopischer klingt, als sie ist.

Wir verfügen bereits über alle notwendigen Instrumente: die UN-Millenniumsziele, ökologische Ziele und Standards infolge der Rio-Konferenz und des Kioto-Protokolls sowie im Rahmen des Unep (UN-Umweltprogramm), die sozialen Ziele in der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), weiters die Welthandelsorganisation (WTO), den Internationalen Währungsfonds (IMF) und die Weltbank als höchst effiziente Organisation für Welthandel und Weltfinanzen. Was fehlt, sind die notwendige Verknüpfung und gleichwertige Abstimmung sowie die Ausgestaltung mit den richtigen Spielregeln. Leider stimmt, was der Volksmund sagt: Der „Ober“ sticht den „Unter“. Der Ober ist die Welthandelsorganisation, und in der WTO sind ökologische oder soziale Kriterien nicht vorgesehen. Im Gegenteil, wenn

etwa die EU Produkte wegen Verstoßes gegen die innerhalb der EU geltenden sozialen oder ökologischen Kriterien nicht importieren lässt, wird ihr eine Strafzahlung auferlegt. Genau bei dieser Widersprüchlichkeit wollen wir mit dem Modell „Global Marshall Plan für eine weltweite Ökosoziale Marktwirtschaft“ ansetzen.

Dieses Projekt ist bisher einmalig in der Geschichte. Neben einer ganzen Reihe richtiger, lobenswerter und guter Einzelprojekte und Vorhaben fehlte bisher ein in sich schlüssiges und umfassendes Modell. Das Entscheidende sind die zwei Pfeiler unseres Konzepts:

1. Die innovative zusätzliche Mittelaufbringung zur tatsächlichen Realisierung der Millennium Development Goals (zum Beispiel Bekämpfung der allerärmsten Armut, Grundschulausbildung für jedes Kind) auf der Basis von Partnerschaft, Mitverantwortung und „Good Governance“. Als zusätzliche Finanzierungsquellen schlagen wir zum Beispiel eine niedrige Abgabe auf globale Kapitaltransfers vor, die beispielsweise auch der französische Staatspräsident Jacques Chirac vehement fordert.

2. Die Realisierung von weltweiter Ökosozialer Marktwirtschaft durch Implementierung der gleichen ökologischen und sozialen Standards in allen wichtigen globalen Institutionen und Vereinbarungen.

Die Untrennbarkeit dieser beiden Komponenten ist unerlässlich für den Wesenskern und die Einzigartigkeit des Projektes „Global Marshall Plan für eine weltweite Ökosoziale Marktwirtschaft“!

### ***Der Traum vom Ölsee – Abschied von billiger Energie***

*[Eckhard Kuhla (moin), Weert Canzler (WZB), Gerd Würdemann (BBR), Presseerklärung des Moin vom 03.05.2005]* Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik sind möglich. Die Mauteinführung zeigt ein erfolgreiches Beispiel, so Bernd Törkel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) auf dem Gesprächsforum „2. Mobilitätsdiskurs: Schritte zu einer postfossilen Mobilitätskultur“. Diese Kooperationsveranstaltung mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), der Deut-

schen Energie-Agentur (dena), der Mobilitätsinitiative (moin) und dem Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) fand in Berlin vor über 80 Teilnehmern statt.

Auf der Veranstaltung ging es um die Frage „Wie viel Zeit haben wir noch?“ vor dem Hintergrund des rasant wachsenden Energiebedarfs für den Verkehr. Bei einem Verbrauchsanteil von 97 % in Deutschland hat der Verkehr darüber hinaus noch die höchsten Steigerungsraten. Die Konkurrenz um das Öl - nicht zuletzt wegen des stark anwachsenden Pkw-Verkehrs in China – wird schärfer werden, zudem liegen die Quellen vorwiegend in Krisengebieten wie dem Nahen Osten. Die gegenläufige Entwicklung zwischen steigender Nachfrage und wenig planbarem Lieferangebot könnte sich zu einer „Mobilitätsschere“ entwickeln, wie der Sprecher von moin, Eckhard Kuhla, betonte.

Der 2. Berliner Mobilitätsdiskurs zeigte die zwei unterschiedlichen Auffassungen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Öl. Die bisher geläufige Auffassung argumentiert mit der statischen Reichweite der Ölreserven, wie Klaus Picard (Mineralölwirtschaftsverband): „Es gab noch nie soviel Öl wie heute. Wir haben genügend Zeit, nachhaltige Alternativen zum Öl zu entwickeln“. Er warnt deswegen vor einer vorschnellen staatlichen Förderung der Biokraftstoffe der ersten Generation. Zudem wurde nach den Beiträgen der Automobil-Industrie über regenerative Lösungen deutlich: es gibt keinen Königsweg. Vieles ist noch ungeklärt: so z.B. der Flächenverbrauch biogener Kraftstoffe, die nachhaltige Produktion und die Transportlogistik. Frau Hinricher (BMVBW) bezeichnete denn auch das Ziel der Bundesregierung als „ehrgeizig“, bis 2020 den Anteil alternativer Kraftstoffe von ca. 20 Prozent ) zu erreichen. Vor diesem Hintergrund und den Notwendigkeiten des Klimaschutzes plädierte Bernd Lange (dena) für die effizientere Energieverwendung im Mobilitätsbereich. Wie auch immer die Kräfte des Marktes unsere heutige Mobilität beeinflussen, die Realisierung der technischen Alternativen wird Jahrzehnte beanspruchen. Es sei denn, dass „China das Ende des fossilen Zeitalter beschleunigen wird und die Standards des post-fossilen Zeitalters setzen wird“, so Lutz Marz (WZB).

Die „Peak-Oil“ Vertreter geben allerdings zu

bedenken: „Wir haben keine Zeit mehr“ (Jörg Schindler, Ludwig-Bölkow-Stiftung). Sie leiten diese Aussage aus der Ölförderkurve ab. Die Ölförderung entspricht mehr einer Glockenkurve als einem „unterirdischen Ölsee“ (Wolfgang Blendinger, TU Clausthal - Zellerfeld). Das bedeutet: mit dem Erreichen des Höhepunktes („Peak“) reduziert sich die Fördermenge, ganz gleich, wie lange das Öl reicht. Die Experten meinen, dass die Weltölwirtschaft sich bereits in der Peak-Phase befindet. „Der Strukturbruch ist da“, so Blendinger und Schindler.

Diese Aussage berührt fast alle Lebensbereiche von den Lebensstilen bis zur Siedlungspolitik. So gesehen, fordert sie einen neuen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik gerade zu heraus.

## 12. KLIMASCHUTZ

### *Ein eher mageres Ziel*

[Ruth Reichstein, die tageszeitung vom 24.03.2005] Trotz Hickhack beschloss der EU-Gipfel auch das künftige Klimaziel Europas: Bis 2020 sollen 15 bis 30 Prozent weniger Kohlendioxid emittiert werden

Nach langem Hin und Her haben sich die 25 EU-Staats- und Regierungschefs gestern doch noch zu einem Klimaschutzziel für die Zeit nach 2012 durchgerungen. So steht es zumindest in den Schlussfolgerungen des Gipfeltreffens, das am Nachmittag in Brüssel zu Ende ging. Dort heißt es, die EU sei der Auffassung, dass die Industrieländer ihre Kohlendioxidemission bis 2020 um 15 bis 30 Prozent reduzieren sollten - im Vergleich zum Basisjahr 1990.

Auch wenn der Klimaschutz in der Brüsseler Diskussion über den Stabilitätspakt und die Dienstleistungsrichtlinie völlig untergegangen ist, hat Europa nach Ansicht der Staats- und Regierungschefs guten Willen bewiesen. Klimaschützer und Wissenschaftler allerdings beklagen eine verpasste Chance: Die EU-Umweltminister hatten nämlich ursprünglich weitreichendere Ziele vorgeschlagen: Bis Mitte des Jahrhunderts wollten sie die EU-Staaten bindend verpflichten, die Emissionen um 60 bis 80 Prozent zu senken. „Ein

langfristigeres Ziel wäre ein wichtiges Signal gewesen“, so Claudia Kempfert, beim Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) für Energie und Klima zuständig.

Im Herbst wird sich die Weltgemeinschaft in Kanada zu einem neuen Klimagipfel treffen - dem ersten, auf dem das Kioto-Protokoll nicht mehr die zentrale Rolle spielen wird. Stattdessen soll das Post-Kioto-Zeitalter eingeläutet werden - mit neuen, ehrgeizigeren Reduktionszielen. Die EU-Umweltminister betrachteten das 2050-Ziel als Impuls für die neue Zielsuche. „Das jetzt festgeschriebene Ziel ist eher mager als engagiert“, so DIW-Expertin Kempfer.

„Zurzeit steht ja überall das wirtschaftliche Wachstum im Vordergrund. Da ist es beruhigend, dass die Regierungen den Klimaschutz immerhin nicht völlig vergessen“, urteilt dagegen Jan Kowalzig von der Umweltschutzorganisation „Friends of Earth“. Das war in den vergangenen Monaten nicht immer so klar. Anfang Februar hatte die Kommission ihren Bericht zum Klimaschutz vorgelegt und darin ausdrücklich keine konkreten Ziele festgelegt. Damals hieß es, man brauche die Beteiligung der USA, bevor weitere Schritte unternommen werden könnten. Erst dank der Umweltministerkonferenz kamen überhaupt neue Reduktionsziele zustande.

Allerdings haben einige Regierungen nun ihre Umweltminister zurückgepfiffen. Auch Bundeskanzler Gerhard Schröder soll sich in einem persönlichen Gespräch mit Kommissionspräsident Barroso gegen konkrete Ziele ausgesprochen haben, um die Wirtschaft nicht weiter zu schwächen. Fast stündlich hatte sich der Text der Schlussfolgerungen in den vergangenen zwei Tagen geändert. Erst waren die Klimaziele nicht enthalten, dann plötzlich beide. Das jetzt festgeschriebene Ziel gilt als diplomatischer Kompromiss.

Aber auch mit diesem neuen Ziel ist noch lange nicht gesichert, dass sich die EU-Staaten tatsächlich daran halten werden. Schon jetzt haben viele mit der Einhaltung der alten, im Kioto-Protokoll verankerten Reduktion Schwierigkeiten. Einzig Deutschland und die neuen Mitgliedsstaaten liegen bisher ganz gut im Rennen. Die EU-Behörde schätzt, dass es Deutschland bis 2010 schafft, die Emissionen um 20 Prozent zu reduzie-

ren. Kioto schreibt 21 Prozent vor. Besonders kritisch ist die Situation dagegen in Österreich. Statt die Emissionen - wie von Kioto verlangt - um 13 Prozent zu senken, legen die Österreicher zurzeit um knapp 10 Prozent zu. Auch Belgien, Frankreich, Dänemark und Großbritannien werden die Ziele kaum erreichen können. Der Klimaständer Nummer eins in Europa aber ist Spanien: Dort stieg der Kohlendioxidausstoß um 39 Prozent.

### ***Klimawandel ist Gefahr für Sicherheit und Frieden***

*[Umweltdialog, Newsletter vom 04.05.2005]*  
Kriegerische Auseinandersetzungen wie in Darfur (Sudan), bei der es vor allem um den Zugang zu knapper gewordenen Land- und Wasserressourcen geht, sprechen eine deutliche Sprache: Die internationale Debatte um den Klimawandel muss sich künftig stärker mit Sicherheitsrisiken befassen. Dies fordert der Jahresberichtes des Worldwatch Institutes. Im Jahr 1999 gab es erstmals mehr Umweltflüchtlinge als Kriegsflüchtlinge. Ihre Zahl dürfte sich in den nächsten 20 Jahren auf 100 Millionen Menschen vervierfachen. „Dies ist ein Horrorszenario für alle, die wissen, welche Konflikte Wanderungsbewegungen von Millionen Menschen mit sich bringen“, betont BMU-Staatssekretärin Margareta Wolf. Deshalb müsse die internationale Debatte über ein multilaterales Klimaschutzregime, das auf das Kioto-Protokoll folgt, die sicherheitspolitische Dimension viel stärker in den Blick nehmen, so Wolf weiter. „Kaum jemand hat bisher eine Vorstellung davon, wie sich knapper werdende Ackerbauflächen, steigender Meeresspiegel oder häufigere und verheerendere Unwetterkatastrophen auf Frieden und Sicherheit auswirken.“

Margareta Wolf bekräftigte die sicherheitspolitischen Vorteile der in Deutschland aktiv vorangehenden Energiewende, die auf den vier Säulen Ausbau erneuerbarer Energien, Verbesserung der Energieeffizienz und der Energieeinsparung sowie Ausstieg aus der Atomenergie basiert: „Die Friedensdividende unserer Energiewende findet weltweit zunehmend Aufmerksamkeit. Dies ist ein wichtiges zusätzliches Argument, um diesen Weg konsequent weiterzuführen“, so Wolf.

Der gemeinsam von der Heinrich Böll Stiftung

und Germanwatch herausgegebene Bericht „ZUR LAGE DER WELT 2005 – Globale Sicherheit Neu Denken“ kann im Internet unter <http://www.zurlagederwelt.de> bestellt werden.

### ***EU lässt langfristige Klimaziele fallen – Bundeskanzler Schüssel verhinderte ambitionierte Emissionsgrenzen***

[Die Presse vom 24.03.2005] Die EU bekennt sich zwar zu Klimaschutzzielen nach dem Ablau- fen des Kioto-Protokolls im Jahr 2012, will diese allerdings nicht zu ambitioniert ansetzen. Diese Abschwächung eines früheren EU- Umweltminister-Beschlusses, langfristige Ziele zum Abbau von Treibhausgasen festzusetzen, geht vor allem auf den Widerstand des österreichischen Bundeskanzlers Wolfgang Schüssel beim EU- Gipfel zurück.

Die EU-Staats- und Regierungschefs bestätigten zwar den Beschluss der EU-Umweltminister, bis 2020 ein Reduktionsziel von 15 bis 30 Prozent festzulegen. Die ehrgeizige Vorgabe, bis 2050 eine Reduktion von 60 bis 80 Prozent anzustre- ben, wurde aber fallen gelassen. Schüssel war beim EU-Gipfel für die komplette Streichung konkreter Reduktionsziele aufgetreten. Finanzmi- nister Karl-Heinz Grasser rechtfertigte die öster- reichische Position mit dem Verweis auf die unklaren Auswirkungen von Klimaschutzmaß- nahmen auf „Wirtschaft, Wachstum und Stand- ort“. Die EU könne „nicht gerade bei einem Job- Gipfel“ Signale geben, dass sich Europa im Vergleich zu den USA oder Asien schwäche, sagte Grasser.

Umweltminister Josef Pröll hatte vor knapp zwei Wochen langfristigen Klimaschutzzielen zuge- stimmt. Kurz darauf reklamierte Außenministerin Ursula Plassnik die entsprechende Passage aus dem Entwurf für die Schlussfolgerungen heraus. Pröll bezeichnete den Gipfel-Kompromiss nun als „kluge Antwort auf die Notwendigkeit, Umwelt- ziele und Arbeitsmarktpolitik aufeinander abzu- stimmen.“ Der Beschluss sei auch als „Abfuhr“ für jene zu sehen, die „seitens der Wirtschaft versucht haben, Umwelt und Arbeitsplätze gegen- einander auszuspielen.“ Dies sei ein „Denken der frühen 70er Jahre“, sagte Pröll - ein klarer Seiten- hieb auf Wirtschaftsminister Martin Bartenstein,

der vor dem Gipfel vor den wachstumshemmen- den Effekten von Klimaschutzmaßnahmen ge- warnt hatte. Laut Pröll stellt allein die Umwelt- technologiebranche 85.000 Arbeitsplätze. Green- peace, WWF, Grüne und die SPÖ warfen Bun- deskanzler Wolfgang Schüssel „Sabotage“ des langfristigen Klimaschutzes vor.

## **13. DISKUSSIONSFORUM UND ZITATE**

### ***Bundeskanzler Gerhard Schröder:***

[aus: Regierungserklärung vom 17.03.2005] „Die Lohnzusatzkosten für die Rente konnten übrigens nur stabil gehalten werden, weil wir massiv Geld über die „viel gescholtene“ Ökosteuer in die Rentenkasse geben. Deswegen warne ich diejeni- gen, die das oberflächlich kritisieren; eine Verän- derung hätte nämlich negative Folgen für die Stabilität der Beiträge und damit für die Stabilität der Lohnzusatzkosten.“

### ***Utz Claassen, Vorstandsvorsitzender von Energie Baden-Württemberg (EnBW):***

[aus: die tageszeitung vom 29.04.2005] „Wir dürfen nicht so tun, als ob die Strompreise der nächsten fünf Jahre wichtiger seien als die ökologische Situation der nächsten 500 Millio- nen Jahre.“

### ***Umweltorganisationen fordern in einem offenen Brief an den luxemburgischen EU-Ratspräsidenten Jean-Claude Juncker eine Neugestaltung der Energiepolitik***

[European Renewable Energy Council (EREC) 24.03.2005] Anlässlich des EU-Frühjahrgipfels in Brüssel am 22. und 23.03.2005 haben acht Umweltorganisationen in einem offenen Brief an den luxemburgischen EU-Ratspräsidenten Jean- Claude Juncker eine Neugestaltung der Energie- politik hin zu einer umweltfreundlichen Wirt- schaft mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen gefordert.

Zu den Unterzeichnern gehören unter anderem Greenpeace, der WWF und der Europäische Rat für Erneuerbare Energien (EREC).

Der Klimawandel sei eines der zentralen Probleme Europas, heißt es in dem Brief. Ihn zu stoppen sei nicht nur eine moralische Verpflichtung, sondern auch unerlässlich für eine nachhaltige Gesellschaft.

### **Erneuerbare Energien für Arbeitsplätze und Wachstum**

Gleichzeitig seien die Ausschöpfung der Energieeffizienzpotenziale, die Kraft-Wärme-Kopplung und die Nutzung erneuerbarer Energien eine große Chance, Europas Wirtschaft fit für die Zukunft zu machen. Eine Reorganisation der europäischen Energieversorgung und -wirtschaft hin zu einer sauberen, kohlendioxidarmen Ökonomie verbessere die Wettbewerbsfähigkeit der EU, könne Tausende neue High Tech-Arbeitsplätze schaffen und die europäische Technologieführerschaft ausbauen.

### **Höchste Zeit zu handeln**

Es sei offensichtlich, dass eine entschiedene Politik zur Verlangsamung des Klimawandels und die so genannte Lissabon-Strategie in Einklang zu bringen seien. Die Verbände fordern von der EU verbindliche, eindeutige und ehrgeizige Ziele, die über die Verpflichtungen des Kioto-Protokolls bis zum Jahr 2012 hinausgehen. Als ersten Schritt verlangen die Verbände von der Kommission, die langfristigen Obergrenzen zur Senkung der Treibhausgasemissionen in den Industrienationen zu bekräftigen, auf die sich der EU-Umweltrat am 10.03.2005 verständigt habe. Es sei höchste Zeit, die nächsten Schritte zu unternehmen, damit die Europäische Gemeinschaft ihr Ziel erreiche, die globale Erwärmung unter 2 Grad Celsius zu halten, appellieren die Verbände an Juncker.

Der Brief steht auf der Homepage von EREC zur Verfügung:

<http://www.erec-ene-wables.org/documents/Open%20Letter%20March%2005/Spring%20Council%20open%20lettfin.pdf>

## **14. JOBS**

### ***Stellenangebote intern: FÖS sucht Praktikanten***

Der Förderverein Ökologische Steuerreform sucht eine/n PraktikantIn ab Juli/August. Wer einmal einen Einblick in professionelle Vereinsarbeit gewinnen, den Newsletter erstellen und an der Homepage mitarbeiten will, ist hier genau richtig.

**Aktivitäten:** deutschsprachiger Newsletter, englischsprachiger Newsletter in Kooperation mit europäischen Partnern, Öffentlichkeitsarbeit, Materialversand, Bearbeitung der Homepage, FÖS-Mitteilungen, Mitgliederbetreuung

**Aufgaben:** Internetrecherche, Aktualisierung der Datenbank, Aufbau einer Expertendatenbank, Mithilfe bei der Erstellung der Newsletter, Erarbeitung von Texten für die Homepage, Organisieren von Konferenzen und Seminaren

**Dauer:** nach Absprache (mind. 6 Wochen)

**Voraussetzung:** Interesse an Vereinsarbeit

**Mitzubringen:** Fähigkeit zu selbständiger Arbeit, englische Sprachkenntnisse

**Ansprechpartnerin:** Frau Andrea Sauer, Herr Christian Meyer, Telefon: 089/52011313, Email: <mailto:foes@foes.de>

### ***BUND sucht Praktikanten für die Öffentlichkeitsarbeit für die Einführung einer Kerosinsteuer im Flugverkehr***

**Zeitraum:** Mai - Oktober 2005, **Mindestdauer:** 8 Wochen, Teilzeit (mind. 20 Stunden/Woche) ist möglich, **Ort:** BUND-Bundesgeschäftsstelle Berlin, Bezahlung nach BUND-Haustarif

**Hintergrund:** Der BUND setzt sich seit vielen Jahren für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern ein. Der Flugverkehr zahlt im Gegensatz zur Bahn keine Mineralölsteuer und ist auf internationalen Strecken sogar von der Mehrwertsteuer befreit. Mit einer Aktion Steuergerechtigkeit mobilisiert der BUND seit Oktober 2004 Bahnreisende als Unterstützer/innen für die Kerosinsteuer. Diese erfolgreiche Aktion soll ausgedehnt werden.

**Aufgaben im Rahmen des Praktikums:**

1. Weiterführung der Aktion Steuergerechtigkeit an Bahnhöfen: Zusammenarbeit mit BUNDgruppen,
2. Verbreitung der Aktion Steuergerechtigkeit über das Internet (siehe [www.oeko-steuer.de](http://www.oeko-steuer.de)),
3. Verbreitung der Aktion Steuergerechtigkeit über die Kooperation mit StudentInnenvertretungen an Hochschulen,
4. Anbahnung gemeinsamer Aktivitäten mit Entwicklungsorganisationen,
5. Vorbereitung von Protestaktionen gegen Billigflieger.

Bewerbungen bitte ausschließlich per E-Mail an <mailto:matthias.seiche@bund.net> mit folgenden Unterlagen: Anschreiben und Lebenslauf; Arbeitsproben oder Referenzen, aus denen eine oder mehrere der folgenden Qualifikationen hervorgehen: Internet-Redaktion, Öffentlichkeitsarbeit, ehrenamtliches Engagement in NGOs, Veröffentlichung von Gastbeiträgen zu umweltpolitischen Themen; Gewünschter Zeitraum des Praktikums.

## 15. LINKS UND PUBLIKATIONEN

### *Sven Rudolph: Handelbare Emissionslizenzen – Die politische Ökonomie eines umweltökonomischen Instruments in Theorie und Praxis*

Nach jahrzehntelangen beharrlichen Empfehlungen von Ökonomen und zähem politischen Ringen seit dem Jahr 2000 ist mit dem EU-Emissionshandel für Treibhausgase ab 2005 erstmals der großräumige Einsatz der Lizenzlösung außerhalb der USA gelungen. Wie konnte es nach der bis dato zögerlichen Berücksichtigung des Instruments in der praktischen Umweltpolitik hierzu kommen? Wie lassen sich politische Erfolgsbedingungen des Instruments aus den empirischen Erfahrungen in den USA und Deutschland verallgemeinern? Und wie kann eine interdisziplinäre Umweltpolitiktheorie die empirisch beobachteten politischen Zusammenhänge

erklären? Diesen Fragen widmet sich das vorliegende Buch.

Weitere Informationen sind unter <http://www.metropolis-verlag.de> zu finden.

### *„Die ökologische Steuerreform“ – Praktischer Leitfaden – Erstattungspotentiale nutzen*

Unternehmen des produzierenden Gewerbes ist es u.U. möglich, bis 95 Prozent ihrer Ökosteuerbelastung rückerstattet zu bekommen.

Die Ermäßigungen der Ökosteuer können für das vergangene Jahr beantragt werden und werden für verheizte Mineralölprodukte (Heizöl, Erdgas, Flüssiggas) und Strom gewährt. Ermäßigungsberechtigt sind alle Unternehmen, die überwiegend dem produzierenden Gewerbe angehören, nicht aber Dienstleister und Handelsunternehmen.

Das Bundesfinanzministerium stellt erstmals Vordrucke für die Ermäßigungs-/ Vergütungsanträge bereit und sind auf den Internetseiten der Bundeszollverwaltung unter <http://www.zoll.de> und <http://www.foes.de> abrufbar.

Wie Sie den steuerlichen Erstattungsanspruch berechnen und wie Sie die dazugehörigen Formulare ausfüllen müssen, erfahren Sie Schritt für Schritt in diesem Praxisleitfaden.

Weitere Informationen sind unter <http://www.dashofer.de> zu finden.

### *Zukunftsenergien – Die Wende zum nachhaltigen Energiesystem*

Kann ein Land wie Deutschland auf Kohle-/Atomstrom und Öl verzichten, und zu welchem Preis?

Das Buch räumt mit allen gängigen Missverständnissen bezüglich erneuerbarer Energien auf und beschreibt ein zukunftsfähiges Modell für einen nachhaltigen Energiemix. Dabei werden fossile Energiequellen nicht verteufelt, sondern als Plattform für das erneuerbare System gesehen.

Craig Morris erklärt zunächst, warum die Einwände gegen erneuerbare Energien meist auf Fehlinformationen basieren, und verfolgt so einen ganz anderen Argumentationsansatz als andere Autoren, die mehr das Potenzial dieser Energien



unterstreichen. Dann zeigt er auf, wie der richtige Mix aus Biomasse, Solarenergie, Windkraft, Geothermie, Wasserkraft und Effizienz aussehen kann.

Die Umwelt wird uns dafür danken, und statt teure Ressourcen aus dem Ausland zu kaufen, wird man Arbeitsplätze zu Hause schaffen. Die Zahl der Großkraftwerke - und die damit verbundenen Sicherheitsrisiken - wird abnehmen, denn Energie wird zunehmend dort erzeugt, wo sie auch verbraucht wird. Alles Zukunftsmusik? Nein, Zukunftsenergien!

Weitere Informationen sind unter <http://www.dpunkt.de/buch/3-936931-26-7.html> zu finden.

### ***Reiche, Danyel (Hrsg.): Grundlagen der Energiepolitik***

Dieses Buch vermittelt Grundlagen deutscher und internationaler Energiepolitik. Es soll für Neueinsteiger, etwa Studierende, allgemein verständlich den Themenbereich erschließen, aber auch für Experten - ob nun in Verbänden, Wissenschaft oder Journalismus - eine wertvolle Informationsquelle und ein nützliches Nachschlagewerk sein. Diese Einführung ist dabei extra so verfasst, dass sie auch abschnittsweise gelesen werden kann. Wie ist der Entwicklungsstand einzelner Energieträger, beispielsweise von Kohle, Windkraft oder Meeresenergie? Welche Akteure wirken in der Energiepolitik, auf welche energiepolitischen Instrumente kann der Gesetzgeber zurückgreifen? Auf solche Fragen will dieses Buch eine Antwort geben. Durch die Gliederung, viele Abbildungen und Tabellen ist dabei auch versucht worden, eine möglichst hohe Lese- und Benutzerfreundlichkeit zu erreichen.

Weitere Informationen sind unter <http://www.peterlang.de> zu finden.

### ***Neues Magazin für nachhaltiges Wirtschaften – faktor Y***

Das neue Magazin „factorY“ will dazu beitragen, den Nachhaltigkeitsdiskurs in den Unternehmen zu vertiefen und in die Gesellschaft hinein zu führen. Dabei gilt die Aufmerksamkeit allen Akteuren innerhalb einer Produktions- oder

Dienstleistungskette bis hin zu den Verbraucherinnen und Verbrauchern. Im Fokus steht die Entwicklung einer ressourceneffizienten Wirtschaftsweise sowie die Herausbildung nachhaltiger Produktions- und Konsummuster. Titelthema der ersten Ausgabe von factorY sind die Nachhaltigkeitsberichte der 150 größten deutschen Unternehmen.

Weitere Informationen sind unter <http://www.factory-magazin.de> zu finden.

### ***„Klimaschutzprojekte und EU-Emissionshandel - Perspektiven nach dem Start“***

Am 10. und 11. März 2005 fand im Rahmen der Umweltfachmesse „Terratec“, in Leipzig der Workshop „Klimaschutzprojekte und EU-Emissionshandel - Perspektiven nach dem Start“ statt. Veranstalter war das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). Das Wuppertal Institut unterstützte das BMU bei der Organisation und Dokumentation.

Auf der Homepage (<http://www.wupperinst.org/Projekte/fg2/1078f.html>)

des Wuppertaler Instituts stehen die Folien der Vorträge zu Themen wie Joint Implementation, aber auch zu nationale Aktionen zum Download zur freien Verfügung.

### ***OECD Factbook 2005 und allgemeine Publikationen***

In 100 Indikatoren wie z.B. zu Bevölkerung, Arbeitsmarkt oder Umwelt gibt dieses Buch einen statistischen Überblick über weltweite ökonomische, soziale und ökologische Trends. Es ist sowohl in Print-, als auch Digitalversion erhältlich.

Weitere Informationen zu dem Factbook sind unter <http://www.oecd.org>, zu finden, allgemeine Informationen und Publikationen unter [www.oecd.org/env/taxes](http://www.oecd.org/env/taxes).

### ***DIW-Studie: Gesamtwirtschaftliche Wirkungen einer Steuerfinanzierung versicherungsfremder Leistungen in der Sozialversicherung***

In dieser DIW-Studie wird im Auftrag des DGB die gesamtwirtschaftliche Auswirkung einer Senkung der Arbeitslosen-, Renten- und Krankenversicherungsbeiträge untersucht, allerdings mit einer Gegenfinanzierung über die Mehrwert- und Einkommenssteuer.

Weitere Informationen sind zu finden unter:

[http://www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/diwkompakt/docs/diwkompakt\\_2005-007.pdf](http://www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/diwkompakt/docs/diwkompakt_2005-007.pdf)

### ***Wuppertal-Bulletin: 2005/Nr.1***

Das neuste Bulletin zu Instrumenten des Klima- und Umweltschutzes wird in Kürze auf der Homepage des Wuppertaler Instituts unter <http://www.wupperinst.org/Seiten/schriften.html> zu finden sein. Von Fragen zu der Internalisierung externer Effekte in Deutschland bis hin zu empirischen Untersuchungen zu den Treibhausgas-Emissionen aus der Erdgasbereitstellung in Russland wird umfassend über neuste Entwicklungen auf dem Gebiet der Umweltpolitik berichtet.

### ***EU-weite Umfrage: Verringerung der Klimaveränderungsauswirkungen der Luftfahrt***

Die Luftfahrt trägt in steigendem Maße zu globaler Klimaveränderung bei. Während die Gesamtemissionen der EU an Treibhausgasen um 3 Prozent von 1990 bis 2002 fielen, erhöhten sich Emissionen aus der internationalen Luftfahrt mit fast 70 Prozent. Obwohl es signifikante Verbesserungen bei Flugzeugtechnologie und Betriebseffizienz gegeben hat, ist dies nicht genug gewesen, die Auswirkung des erhöhten Verkehrs zu neutralisieren, und das Wachstum der Emissionen wird sich wahrscheinlich in den kommenden Jahrzehnten fortsetzen.

In der EU-weiten Umfrage wurden Ansichten und Meinungen über die Beiträge der Luftfahrt zur Klimaveränderung und über mögliche Wege sie zu verringern gesammelt. Diese werden als Input für eine Mitteilung verwendet werden, die die

Kommission plant, im Juli 2005 zu veröffentlichen. Diese Mitteilung wird Politikschlussfolgerungen ziehen und einen Weg empfehlen, die zukünftigen Auswirkungen der Luftfahrt auf die Klimaveränderungen zu verringern.

Näher Informationen und die Ergebnisse der Erhebung sind zu finden unter:

[http://europa.eu.int/comm/environment/climat/aviation\\_de.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/climat/aviation_de.htm)

## **16. VERANSTALTUNGEN**

### ***Netinform 2005: Emissionshandel und Klimaschutz Fachtagung inkl. Ausstellung 21. – 22. Juni 2005, München***

Ziel der Veranstaltung ist es, zum einen Informationen über den gegenwärtigen Stand des Emissionshandels in Europa und Deutschland zu liefern, zum anderen Auswirkungen und Rechtsgestaltungen zu erläutern. In verschiedenen Diskussionsrunden werden die Themen auch im Plenum erörtert.

Weitere Informationen sind unter

<http://www.netinform.de> abrufbar.

### ***Sechste jährliche Weltökosteuerkonferenz 22. - 24. September 2005 in Leuven, Flandern in Belgien***

Wie schon im letzten Newsletter angekündigt, wird das zentrale Thema der „6. ETC The Promotion of Renewable Energy Sources through Tax or Other Market-Based Measures – Challenges and Obstacles“ sein. So referieren Vertreter aus der EU-Kommission über den derzeitigen Stand sowie über künftige Projekte der EU-Politik; aber auch über die Umsetzung auf nationaler Ebene wird durch den flämischen Minister für öffentliche Arbeit, Energie Umwelt und Ökologie fachkundig Auskunft gegeben werden.

International stellen Professoren aus dem asiatischen und amerikanischen Raum neueste Erkenntnisse und Herangehensweisen vor, so dass sowohl national als auch international das Thema

Erneuerbarer Energien fundiert beleuchtet wird. Inzwischen steht auf der Homepage der Universität Leuven sowohl das Programm, Anmeldeformulare als auch ein umfangreiches Informationsangebot zur Verfügung.

Das aktuelle Programm findet sich unter:  
<http://www.law.kuleuven.ac.be/imer/nieuws.html>

### ***Drei Messen zu regenerativen Energien 22. – 25. September 2005, Augsburg***

Vom 22.-25. September dreht sich in der Messe Augsburg wieder alles um regenerative Energien - insbesondere Holzenergie – und energieeffizientes Bauen und Sanieren. In zwei Hallen präsentieren mehr als 240 Aussteller ihre Innovationen.

Weitere Informationen sind unter  
<http://www.energie-server.de> abrufbar.

### ***ETH EnergieTage Hessen 2005 21. – 23. Oktober 2005, Wetzlar***

Hessens große Messe und Kongress für Bioenergie, Regenerative Energien und Energieeffizientes Bauen und Sanieren informiert an drei Tagen ca. 2.500 Besucher über neueste Trends und Entwicklungen. Zweites deutschlandweites Forum für solare Betreibergesellschaften und die gesamte Solarbranche.

Weitere Informationen lassen sich unter  
<http://www.energetage.com> finden.

### ***Weiterbildungsstudiengang MBA Sustainability Management***

Ziel dieses neuartigen Studienganges ist es, nachhaltige Entwicklung unternehmerisch umzusetzen und betrieblich zu verankern. Die Komplexität des Themas einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung erfordert eine offene, praxisbezogene und damit auch inter- und transdisziplinäre Herangehensweise an entsprechende Sachverhalte. Neben Modulen, die die persönlichen Fähigkeiten und Fertigkeiten fördern, die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung diskutieren und zu unternehmerischem Denken und Handeln befähigen, beleuchten andere Module die Schnittstellenbereiche zwischen Individuum und Unternehmen sowie zwischen Unternehmen und nachhaltiger Entwicklung. Gerade die soziale Dimension der

Nachhaltigkeit wird häufig vernachlässigt. Das Sustainment Studium hat das erklärte Ziel, ökonomische, ökologische und soziale Aspekte nachhaltiger Unternehmen gleichrangig zu behandeln und zu vertiefen.

Weitere Informationen finden sich unter  
<http://www.sustainment.de> finden.

### ***Wuppertaler Energie- und Umweltpreis 2005***

***Frist ist der 31.05.2005***

Wuppertal Institut und Energieagentur NRW suchen Deutschlands beste Erfindungen. Ideen sind der wichtigste Rohstoff. Wettbewerbe sind ein Mittel, sie Wirklichkeit werden zu lassen. Das gilt auch für den Wuppertaler Energie- und Umweltpreis.

Das Wuppertal Institut und die Energieagentur NRW suchen die Pioniere und Erfinder aus Deutschland mit den innovativsten Ideen, Konzepten, Dienstleistungen oder Projekten im Energie- und Umweltbereich. Der Preis ist mit 15.000 Euro dotiert. Er soll dazu beitragen, dass durch Produkte im Dreiklang von Ökonomie, Ökologie und Sozialverträglichkeit zukunftsfähige Arbeitsplätze entstehen

Die Bewerbungsfrist läuft vom 7. März bis zum 31. Mai 2005. Der Wuppertaler Energie- und Umweltpreis wird damit bereits zum vierten Mal ausgeschrieben.

Die Bewerbungsunterlagen und weitere Informationen befinden sich im Internet unter  
<http://www.wupperinst.org/umweltpreis>.