

ÖKOSTEUERNEWS 29 – JULI 2004

NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOSOZIALEN FINANZREFORM

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM (FÖS) E.V.

GREEN BUDGET GERMANY

Brienner Str. 44 80333 München <http://www.foes-ev.de> und <http://www.eco-tax.info>
Fon 089-520113-13 Fax 089-520113-14 foes@foes-ev.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	1
2.	ÖFR-DISKUSSION IN DEUTSCHLAND	4
3.	ÖFR-DISKUSSION INTERNATIONAL	13
4.	AKTIVITÄTEN RUND UM DIE ÖKOSTEUER	14
5.	BUND: NACHRICHTEN UND KOMMENTARE	19
6.	WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN DEUTSCHLAND	20
7.	WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN INTERNATIONAL.....	27
8.	JOBS UND AUSSCHREIBUNGEN.....	31
9.	LINKS UND PUBLIKATIONEN.....	35
10.	VERANSTALTUNGEN.....	35
11.	FÖS: IN EIGENER SACHE	39

1. EINFÜHRUNG / LEITARTIKEL

Liebe FreundInnen der Ökosteuern und LeserInnen des ÖSN,

die diesmalige Ausgabe des FÖS-Newsletters erreicht Sie mit einiger Verspätung, was vor allem daran liegt, dass wir mit zahlreichen anderen Projekten überbeschäftigt waren und besonders die Deutsch-Britische Konferenz, – die ein voller Erfolg war – viel Zeit in Anspruch nahm. Der Newsletter fällt daher auch etwas umfangreicher aus, denn seit der letzten Ausgabe hat sich einiges getan: Die Mitgliederversammlung mit der erstmaligen Verleihung des Adam-Smith-Preises hat stattgefunden, der FÖS hat ein Memorandum mit den Forderungen zur Fortführung der ÖSFR herausgebracht, unser Beirat hat sich erweitert und ein Dokumentationsband zur Geburtstagsfeier der Ökosteuer ist entstanden. Nichtsdestotrotz haben wir für Sie in gewohnter Form eine Zusammenfassung des umwelt- und steuerpolitischen Geschehens rund um die ÖSR erstellt:

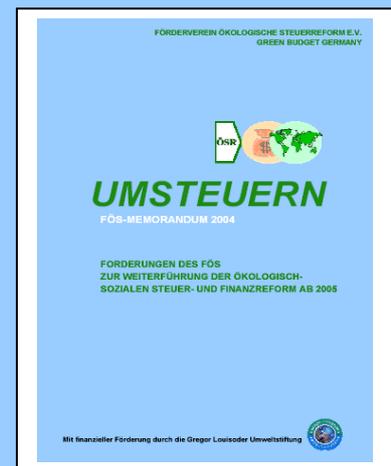
Der vorliegende Newsletter enthält einige Artikel zur Diskussion um die Reform der Kfz-Steuer, zwei kritische Betrachtungen der Ökosteuer aus dem Wuppertal-Bulletin und einen Bericht über die sehr erfolgreiche Deutsch-Britischen Konferenz, die Ende Juni in Berlin über die Bühne gegangen ist. Darüber hinaus finden Sie wie immer Pressemeldungen zu Umwelt- und Finanzthemen sowie Veranstaltungshinweise und Literaturtipps. Gleich zu Beginn können Sie zusammengefasst die wichtigsten Forderungen des FÖS „zur Weiterführung der Ökologisch-Sozialen Steuer- und Finanzreform ab 2005“ nachlesen – und damit einen Überblick über den Inhalt des FÖS-Memorandum 2004 erhalten. Wir freuen uns über Ihre Meinung dazu und wünschen Ihnen ein erkenntnisreiches und spannendes Lesevergnügen!

UMSTEUERN

FÖS-MEMORANDUM 2004

Der FÖS hat seine
**FORDERUNGEN ZUR WEITERFÜHRUNG DER
ÖKOLOGISCH-SOZIALEN STEUER- UND FINANZREFORM AB 2005**

in einem neuen Memorandum zusammengefasst. Wir freuen uns über alle, die mit uns mitdenken und unsere Ideen unterstützen und senden Ihnen das Memorandum auf Wunsch gerne zu. Auf unserer Homepage ist bereits eine aktualisierte Version des Memorandums verfügbar.



Heißer Sommer, fleißiger FÖS: Heute dürfen wir uns auch einmal loben

Herausgeber[Innen] und Redakteur[Innen] von Newslettern sind es gewohnt, in dienender Funktion tätig zu sein. Besteht ihre Aufgabe doch zumeist darin, von Dritten verfasste Texte aufzuspüren, auszuwählen und aufzubereiten. Vor lauter Kompilieren und Editieren fremder Meldungen und Texte bleibt wenig Zeit zum Produzieren eigener Beiträge und Nachrichten. Heute ist das einmal anderes herum. Mit diesem Newsletter erhalten Sie ausführliche Berichte von unseren Berliner Veranstaltungen und als besonderen Teil, unser neues Memorandum. Damit dürfte diesmal der „FÖS-Eigenanteil“

am Gesamtvolumen des Newsletters deutlich die 50-Prozent-Hürde überschreiten.

Und wenn wir, etwa anlässlich unserer Mitgliederversammlung (MV), auf das letzte Halbjahr zurückblicken, haben wir doch einiges geleistet. Unseren Spendern und Beitragszahlern können wir somit guten Gewissens zurufen, dass wir mit Hilfe Ihrer monetären Inputs eine ganze Menge „Output“ hervorbringen. Damit können Sie und wir zufrieden sei. Einen Kurzbericht über unsere MV finden Sie in Rubrik vier. Bei der Berichterstattung über die

vergangenen Monate sind wir fast selbst ein wenig erschrocken, wie viele Aktivitäten in dieser Zeit zusammen kamen:

- Jeden Monat erschien ein deutscher, alle zwei Monate unser englischer Newsletter.
- Da unsere zwei wichtigsten bisherigen Projekte nahezu gleichzeitig ausliefen (Förderung der beiden Newsletter durch Umweltbundesamt und Europäische Kommission), bewarben wir uns seit letzten Herbst intensiv um Nachfolgeprojekte (inzwischen gibt es eines).
- Im Januar initiierten wir ein Treffen zahlreicher Ökosteuerbefürworter, um Möglichkeiten einer gemeinsamen Position zu der im Koalitionsvertrag vereinbarten, in diesem Jahr fälligen koalitionsinternen Diskussion zu einer möglichen Fortentwicklung der Ökosteuer auszuloten.
- Kurz darauf erarbeiteten wir eine Stellungnahme zum aktuellen Mautdilemma, aus der sich eine Reihe von Vorschlägen zur Reform von Diesel- und Kfz-Besteuerung entwickelte.
- Zeitgleich galt es, den fünften Geburtstag der Ökosteuer angemessen zu feiern. Zum 1. April fand in München die überaus erfolgreiche Veranstaltung des FÖS statt, mit Beiträgen von - unter anderen - Christian Ude und Josef Deimer, Bayerns populärsten OBs. Im Nachgang erstellten wir dazu eine Dokumentation der Beiträge.
- Über die Ereignisse in Berlin informiert sie dieser Newsletter ausführlich.

Als ob dies alles nicht genug wäre, nahmen wir Mitte Juni noch an einer Tagung in Loccum teil. Dort ging es um die (aus unserer Sicht überfällige) Verbindung zwischen „bürgerlicher“ und ökologischer Steuerreform. Unsere Kernthese: Ökosteuern, nicht Mehrwertsteuern, sind die indirekten Steuern der Zukunft. Hier der Link zu unserer Präsentation: <http://www.foes-ev.de/downloads/MehrwerturOESR.pdf>

Erfolgreicher Abschluss unseres Jahresmarathons in Berlin

Wegen unserer von Kai Schlegelmilch und unserem Freund Ray Cunningham seit über zwei Jahren vorbereiteten Deutsch-Britischen Konferenz hatten wir die MV vom traditionellen März in den Juni verlegt und erstmals mit einer Fachtagung kombiniert. Wir

werden 2005 wieder zum Märztermin zurückkehren, aber das „Dreifaltigkeitsmodell“ (Konferenz am Freitag, Beiratssitzung am Freitagabend und MV am Samstag) beibehalten. Denn diese Kombination erwies sich – nicht nur wegen der logistischen und organisatorischen Synergien – als überaus fruchtbar. Mit der Konferenz gelang es uns, Gäste aus der ganzen Welt anzulocken. Viele dieser Gäste nahmen dann auch als Ehrengäste an der Beiratssitzung und/oder der Mitgliederersammlung teil.

Für das Team war die Dreifachkombination ein zusätzlicher Ansporn, in Gestaltung und Durchführung der drei Veranstaltungen zu Hochleistungen aufzulaufen. Ganz besonderen Dank also an unsere professionellen EventmanagerInnen Jacqueline Cottrell, Christian Meyer, Michaela Neumayr und Andrea Sauer, ebenso an die Heinrich-Böll-Stiftung, deren wunderschöner Saal bei allen drei Terminen einen inspirierenden Genius Loci lieferte.

FÖS-Memorandum, das vierte

Mit diesem Newsletter versenden wir auch (verlinkt) die letzte Fassung unseres neuesten und vierten Memorandums mit dem Titel: „Umsteuern. Forderungen des FÖS zur Weiterführung der ökologisch-sozialen Steuer- und Finanzreform ab 2005.“ In dieser Pdf-Version wurden auch einige eilbedingte Fehler der in Berlin verteilten ersten Druckfassung behoben; für die Empfänger dieser Druckfassung hier eine Zusammenstellung der Errata: <http://www.foes-ev.de/downloads/errata.pdf>

Zur Erinnerung: Das erste Memorandum („FÖS-Memo I“) erschien im Herbst 1994, kurz nach der Bundestagswahl. In den Monaten davor schien es noch manchmal, als ob auch eine schwarz-gelbe Koalition sich dem Konzept „Arbeit verbilligen, Natur verteuern“ öffnen könne. Doch Schäuble, Merkel und Repnik fehlten Mut und Konsequenz, sich gegen die Beharrer durchzusetzen.

FÖS-Memo II entstand 1996/1997. Bei der damals politisch etwas anderen Konstellation im FÖS-Vorstand war eine Mehrheit der Hoffnung, man könne durch eine wirtschaftsfreundlichere Version der Ökosteuerkonzepte die starre Ablehnungsfront von Kohlregierung und BDI durchbrechen. Die erhoffte Resonanz blieb aus, auch die eher konserva-

tiv-liberal geprägte Ökosteuervariante fand bei Kohl und Kinkel keine Gnade. Memo III – eine überarbeitete Neuauflage von Memo I – erschien im Herbst 1998. Diesmal war die Geschichte schneller: Innerhalb weniger Wochen verständigte sich die neue Koalition auf ihre Ökosteuer Gesetze, eine parallele gesellschaftliche Debatte darüber fand kaum statt. Schlecht für den Verkauf des dritten Memorandums, aber dafür konnten wir uns über die erste deutsche Ökosteuerreform freuen.

Söder geht's nimmer

[Anselm Görres, Mai/Juni 2004] Die Welt blickt pfingstlich erleuchtet auf nach Bonn, wo ein Weltkongress über Erneuerbare Energien stattfindet (<http://www.renewables2004.de>). In ganz Deutschland nehmen Journalist[Inn]en und Politiker[Innen] dies zum Anlass, nachdenklich und engagiert über die Notwendigkeit des Klimawandels und erneuerbarer Energien zu debattieren. Selbst Münchens ärgstes Boulevardblatt, die TZ, widmet diesem Thema eine Seite. Journalist[Inn]en und Politiker[Innen] in ganz Deutschland? Nicht die BILD, nicht Markus Söder. In der Bildzeitung vom 28. Mai präsentiert der CSU-Generalsekretär seinen Dienst-BMW mit dem neuesten Bild-Aufkleber: „Pkw-Maut, Ökosteuer, Benzinpreis – Ich hab' die Schnauze voll“.

Am 1. Juni titelt BILD mit der Jagd auf den Hassprediger Kaplan; schon auf Seite zwei folgen eigene Hasspredigten gegen die Ökosteuer. Georg Gafron fordert ein Aussetzen der Ökosteuer: „Nie-

Mit dem vierten Memo hoffen wir, die für den Herbst verabredete Koalitionsdebatte zum Fortgang der ÖSR beeinflussen zu können. Vor allem wünschen wir uns diesmal eine größere Beteiligung von Medien und Öffentlichkeit. Und Ihnen, unseren Lesern und Mitgliedern, anregende und zum Handeln anstiftende Lektüre wünscht Anselm Görres

mand wird zur Zeit in Deutschland so grausam abgezockt wie die Autofahrer. ..Der größte Räuber an der Zapfsäule aber ist der Staat selbst.“ Um den Kampf gegen diesen üblen Räuberstaat zu fördern, bietet das Räuberblatt erneut sein Pickerl an. Gleich darunter kann man lesen (über Kaplan): „*Ach, wie gut lebt es sich als Hass-Prediger in Deutschland!*“ Schade, dass es sich offenbar auch mit Hasspredigten gegen die Ökosteuer gut lebt. Die Erstauflage von zwei Millionen Pickerln war binnen Tagen ausverkauft, später wurden noch vier Millionen gedruckt.

Was uns positiv auffiel: Der ADAC verweigerte die Teilnahme an der durchsichtigen Bildkampagne – was Klaus Reindl, ADAC-Sprecher in Quergefragt auf ARD (vom 26.05.2004, gemeinsam mit Franz Alt) erklärte. Überhaupt beobachten wir seit einiger Zeit mehr und mehr ökologische Nachdenklichkeit beim größten Verkehrsclub Deutschlands.

2. ÖFR-DISKUSSION IN DEUTSCHLAND

Wirtschaftsforscher: Ökosteuer gerade wegen hoher Erdölpreise fortführen

[Berliner Zeitung, 22. Mai 2004] Gernot Klepper, seit neun Jahren Chef der Forschungsabteilung "Umwelt- und Ressourcenökonomie" beim Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW) und derzeit auch Vize-Chef des National Committee on Global Change Research der Deutschen Forschungsgemeinschaft im Interview mit Thorsten Knuf über hohe Ölpreise, kluge Energiepolitik und den Sinn der Ökosteuer.

- BZ: Herr Professor Klepper, die Ölpreise klettern und klettern, ein Fass Opec-Öl kostet inzwischen fast 40 Dollar. Liegt das eigentlich nur daran, dass die Ölnachfrage im Moment das Angebot übersteigt?
- Nur zum Teil. Weltweit kommt die Konjunktur in Schwung, in Schwellenländern wie China und Indien boomt die Wirtschaft sogar. Also steigt die Öl-Nachfrage, während die Förderkapazitäten weit-

gehend ausgelastet sind. Angesichts der instabilen Lage im Irak und im gesamten Nahen Osten kommt auf den Preis auch ein erheblicher Risikoaufschlag. Die Region ist schließlich diejenige Gegend in der Welt, in der das meiste Erdöl lagert und produziert wird.

BZ: Was hat man sich unter dieser Risikoprämie vorzustellen?

- Die Märkte fürchten, dass ein größerer Anschlag die Ölversorgung erheblich einschränken könnte. Wenn zum Beispiel im wichtigsten Förderland Saudi-Arabien ein Ölfeld in Flammen stünde oder der Transport aus der Region heraus unterbrochen würde, könnte es weltweit zu Engpässen kommen. Also sichern sich die Händler an den Märkten bereits jetzt im großen Stile Erdöl für die Zukunft - und treiben damit die Preise.
- BZ: Wie hoch ist die Risikoprämie?
- Das kann man kaum seriös bestimmen. Aber es dürften nach Aussage von Ölspezialisten zwischen vier und acht Dollar pro Fass sein.
- BZ: Gibt es irgendwelche Anzeichen, die auf ein Ende der Preis-Hausse hindeuten?
- Nein. Erst wenn sich die politische Lage im Nahen Osten entspannt, wird die Risikoprämie verschwinden. Niemand weiß, ob und wann das der Fall sein wird. Grundsätzlich halte ich es aber für illusionär, zu glauben, dass Erdöl und damit auch Benzin jemals wieder richtig billig sein werden. Wir müssen uns im Gegenteil darauf einstellen, dass die Preise mittel- und langfristig erheblich über dem heutigen Niveau liegen werden. Und zwar ganz unabhängig von der Situation im Irak oder einzelnen, temporären Ereignissen wie Kriegen oder Förderausfällen wie zum Beispiel zuletzt in Venezuela.
- BZ: Warum?
- Weil die Weltnachfrage nach Öl angesichts des enormen Wirtschaftswachstums in Asien immer weiter steigt und gleichzeitig die Produktion nicht im selben Maße ausgebaut werden kann. China hat im vergangenen Jahr 15 Prozent mehr Öl verbraucht und Indien zehn Prozent. Das wird so weitergehen. Die Märkte haben längst auf diese Entwicklung reagiert. Die Preise für Sechs-Jahres-Kontrakte sind seit 1999 um 50 Prozent in die Höhe geschossen. Das bedeutet, dass viele Händler zu

dem Schluss gekommen sind, dass die Erdölpreise in den nächsten Jahren nicht wieder fallen werden.

- BZ: Müssen wir uns mit dem Gedanken vertraut machen, dass Erdöl in zehn Jahren 50 Dollar pro Fass und mehr kostet?
- Einen Preis von 50 Dollar halte ich überhaupt nicht für ausgeschlossen. Modellrechnungen kommen sogar noch zu weit höheren Preisen. Allerdings sind diese Ergebnisse nicht wirklich exakt - weil niemand weiß, wie sich Nachfrage und Produktion genau entwickeln werden. Außerdem könnten auch die Nachfrägeländer sparsamer mit Energie umgehen und so den Preisanstieg gewaltig bremsen. Wenn die Energieeffizienz weltweit pro Jahr um drei bis vier Prozent steigen würde, wäre es möglich, trotz Wirtschaftswachstum den Energiebedarf auf lange Sicht konstant zu halten.
- BZ: Wie sollte sich die deutsche Politik angesichts des Höhenflugs an den Ölmärkten verhalten?
- Sie darf auf keinen Fall den Verbrauchern suggerieren, dass die hohen Preise nur ein kurzfristiges Phänomen sind, dessen Auswirkungen sich womöglich durch eine Abschaffung der Ökosteuer beseitigen lassen. Die Bundesregierung und auch die EU-Kommission müssen den Menschen jetzt klar machen, dass wir am Anfang eines Prozesses stehen, der langfristig in eine andere Welt führt. Es wird wegen der stetig wachsenden Nachfrage aus Asien eine strukturelle Knappheit von Brennstoffen wie Erdöl geben, und damit müssen Verbraucher und Industrie in Deutschland und Europa zurecht kommen.
- BZ: Müsste die Ökosteuer dann nicht sogar weiter steigen, um die Anpassung zu beschleunigen?
- Das ist eine politische Frage. Als Ökonom sage ich: Falls das in einer konzertierten Aktion vieler Industrieländer geschieht, würde eine höhere Ökosteuer in der Tat zu mehr Energieeffizienz führen und damit auch Druck von den Ölmärkten nehmen. Langfristig könnte das volkswirtschaftlich einen positiven Effekt haben.
- BZ: Nicht nur Erdöl, auch Benzin ist zurzeit teuer wie nie. Haben Sie eigentlich den Eindruck, dass die Ölkonzerne derzeit über Gebühr zulangen - oder geben sie an den Zapfsäulen tatsächlich nur das Geschehen der internationalen Märkte wieder?

- Es ist gut möglich, dass die Ölgesellschaften jetzt kräftige Gewinne einstreichen. Aber sicher ist das nicht. Weil unbekannt ist, wann sie ihren Sprit eingekauft haben. Die Benzinpreise an der Tankstelle richten sich nach den aktuellen Großhandelspreisen am Rotterdamer Spotmarkt. Nur wenn sich die Konzerne in der Vergangenheit bei niedrigen Preisen mit langlaufenden Lieferverträgen einge-

deckt haben, können sie jetzt ordentlich Geld verdienen. In Zeiten niedrigerer Großhandelspreise können die Ölgesellschaften an den Zapfsäulen aber auch erhebliche Verluste einfahren - und zwar dann, wenn sie in der Vergangenheit bei hohen Preisen ungünstig eingekauft haben.

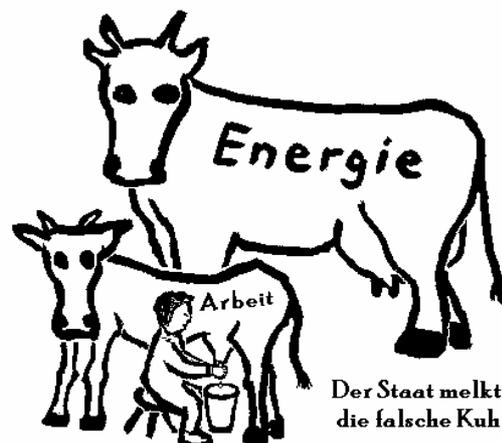
Mehr Umweltsteuern für den Staat

[taz, 04.06.2004, Matthias Urbach] Die Einnahmen aus umweltbezogenen Steuern stiegen 2003 weiterhin an – wie das Statistische Bundesamt am 5. Juni mitteilte. Die Haupteinnahmequellen sind dabei die Mineralöl- und Ökosteuer. Und letztere zeigt Wirkung: Der Spritverbrauch sinkt.

Insgesamt 57 Milliarden Euro, rund 12 Prozent der staatlichen Einkünfte, kommen damit aus so genannten Umweltsteuern. Der Begriff ist allerdings sehr großzügig gefasst, sodass außer der Ökosteuer auch die gesamte Mineralölsteuer sowie die Kraftfahrzeugsteuer dazu gerechnet werden, obwohl letztere beiden weniger aus ökologischen Motiven erhoben wurden. Im Vergleich zu 1998 sind die Einnahmen aus den Umweltsteuern um mehr als ein Drittel angestiegen. Das liegt an der Ökosteuer, die die Mineralölsteuer auf Benzin von 50 Cent pro Liter faktisch auf heute 65,5 Cent an hob und für Diesel von knapp 32 Cent pro Liter auf heute 47 Cent. Die Steuereinnahmen wären sogar noch deutlich stärker angestiegen, wären die Autos und Heizkessel seitdem nicht umweltfreundlicher geworden. Zwar stieg die Zahl der Pkws zwischen 1998 und 2003 um 3 Millionen auf 44,7 Millionen an. Doch fahren die Bundesbürger seit ein paar Jahren weniger damit: In nur zwei Jahren, zwischen 2000 und 2001, brach die private Fahrleistung plötzlich um vier Prozent ein, während sie noch zuvor alle zwei Jahre um ein gutes Prozent zugelegt hatte.

Der Benzinabsatz blieb seit 1991 weitgehend konstant, bis er dann zwischen 2000 und 2003 um 15 Prozent einbrach. Dies geht zum Teil auf die vermehrte Zulassung von Dieselfahrzeugen zurück. Der Absatz von Dieselsprit blieb aber konstant, weil die Autos gleichzeitig verbrauchsärmer wurden. Der Verbrauch der Neuwagen (deutscher Pro-

duktion) sank seit der Ankündigung der Ökosteuer etwas stärker als zuvor, von 7,7 Liter pro hundert Kilometer in 1998 auf 6,9 in 2003. Eine Rolle mag dabei spielen, dass Autofahrer inzwischen Sprit



sparender fahren und mehr im Ausland tanken. Der Tanktourismus ist aber Ursula Lauber vom Statistischen Bundesamt zufolge in dieser Rechnung vernachlässigbar.

Im Vergleich zu 1991 sind die Umweltsteuern übrigens um rund 91 Prozent gestiegen. Der Hauptgrund: Die Regierung Kohl erhöhte zwischen 1991 und 1994 die Mineralölsteuer um 19 Cent - um die Wiedervereinigung zu finanzieren. Mehr Infos dazu auch unter: <http://www.destatis.de/presse/deutsch/pm2004/p2520112.htm>. Zur EU-weiten Steuerentwicklung siehe den Beitrag in der Rubrik 10: Links und Publikationen oder den Bericht „Structures of the Taxation Systems in the European Union“ auf unserer Homepage: <http://www.foes-ev.de/downloads/EurostatSteuern.pdf>.

Bildquelle: Solarenergie-Förderverein Deutschland e.V.
unter:

<http://www.sfv.de/lokal/mails/wvf/kuhmelke.htm>

Ökosteuer wegen hohen Ölpreisen abschaffen?

[Berliner Zeitung, 08. Mai 2004, Sebastian Wolff]
Auf die Opec hat selbst Deutschlands mächtigste Autofahrer-Lobbyorganisation, der ADAC, keinen Einfluss. Doch tatenlos will ADAC-Präsident Peter Meyer die nun schon seit Monaten stetig steigenden Ölpreise - die natürlich auch die Spritpreise nach oben treiben - dennoch nicht hinnehmen. Also kam Meyer auf die Idee, die Bundesregierung aufzufordern, die Ökosteuer zu senken. Damit, so das Argument des findigen ADAC-Chefs, könnten die steigenden Spritpreise abgefedert werden.

Meyer wird bei den Autofahrern sicherlich viel Beifall für seinen Vorschlag einheimen. Doch wie so viele populistische Forderungen, die momentan in diesem Lande erhoben werden, erweist sich auch diese bei näherer Betrachtung als unausgegoren. Schon die angespannte Haushaltslage von Finanzminister Hans Eichel erlaubt einen solchen Schritt nicht: Würde Eichel tatsächlich, wie der ADAC-Präsident fordert, auf sieben Cent Steuereinnahmen je Liter verzichten, entginge ihm aufs Jahr gerechnet eine Milliardensumme. Diese Summe müsste

Eichel durch Einsparungen an anderer Stelle wieder hereinholen - etwa durch einen weiteren Sozialabbau. Eine andere Möglichkeit bliebe ihm nicht. Schließlich verbieten sich neue Schulden, sofern Eichel ernsthaft anstrebt, in absehbarer Zeit wieder einmal die Kriterien des EU-Stabilitätspakts einzuhalten.

Blieben die Benzinpreise auf ihrem derzeitigen Rekordniveau, müsste der durchschnittliche Autofahrer in Deutschland mit jährlichen Mehrkosten von knapp 100 Euro rechnen. Das ist für die Betroffenen zwar unangenehm, doch ihnen sollte bewusst sein, dass es in diesem Land auch Menschen gibt, die sich gar kein Auto leisten können. Statt unsinnige, ungerechte und unerfüllbare Forderungen an Eichel zu stellen, sollte der ADAC-Chef deshalb lieber einen Appell an die Autofahrer richten: Nämlich den Wagen gelegentlich auch einmal stehen zu lassen oder Fahrgemeinschaften zu gründen. Damit würden sie nicht nur Kosten sparen, sondern obendrein der Umwelt einen Dienst erweisen.

Alles „öko“ bei der Reform der Ökosteuer?

[Wuppertal Bulletin 1/2004, Michael Kohlhaas (DIW)] Sind die jüngsten Änderungen am Gesetz zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform tatsächlich aus ökologischen oder mehr aus ökonomischen Gründen vorgenommen worden? Kohlhaas bringt Anmerkungen zur neuen Lenkungswirkung der ÖSR:

Ende 2002 hat die Bundesregierung das Gesetz zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform im Eilverfahren durch den Bundestag gebracht, Anfang 2003 ist es in Kraft getreten. Die wichtigsten Veränderungen waren eine Anhebung der Steuersätze auf Erdgas (für Heizzwecke), Flüssiggas und schweres Heizöl sowie eine Modifikation der Begünstigungen, die Teile der Wirtschaft im Rahmen der Energiebesteuerung genießen. Dadurch werden sowohl die Höhe der Steuerlast als auch die Grenzsteuersätze beeinflusst, das heißt die Belastung ei-

ner zusätzlichen Einheit des Energieverbrauchs, die maßgeblich für die Anreizwirkung der Steuer ist. Das Ziel der Anpassung der Steuerbegünstigungen wurde im Gesetzentwurf wie folgt beschrieben: „Bei der Einführung der ökologischen Steuerreform wurden für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft Steuerbegünstigungen geschaffen, um diesen Unternehmen ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und ihnen Zeit zu geben, sich an die neue energiesteuerliche Situation anzupassen. Dabei wurde in Kauf genommen, dass die steuerlichen Begünstigungen die Lenkungswirkung der Energiesteuern abschwächen. Nach einer fast vierjährigen Anpassungszeit können diese Steuerbegünstigungen in weiten Bereichen abgeschmolzen werden, ohne die internationale Wettbewerbssituation der Unternehmen zu gefährden, aber

gleichzeitig ökologische Anreize zur effizienten Energienutzung zu verstärken.“ Das klingt wie eine sinnvolle Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform und eine gute Nachricht für die Umwelt. Es wird hier jedoch gezeigt, dass dies keineswegs gewährleistet ist.

Steuerbegünstigungen für die Wirtschaft ...

Unternehmen des Produzierenden Gewerbes sowie der Land- und Forstwirtschaft können im Rahmen der ökologischen Steuerreform zwei Arten von Steuerbegünstigungen nutzen. Sie zahlen auf Strom und fossile Brennstoffe (mit Ausnahme der Verkehrskraftstoffe), abgesehen von einem Sockelbetrag zum Regelsteuersatz, grundsätzlich einen reduzierten Steuersatz. Bis Ende 2002 betrug dieser 20 Prozent des Regelsteuersatzes, nach der Reform, also seit Anfang 2003, liegt er bei 60 Prozent der Normalbesteuerung. Darüber hinaus erhalten Unternehmen des Produzierenden Gewerbes (nicht Land- und Forstwirtschaft) im Rahmen des so genannten „Spitzenausgleichs“ eine Rückerstattung von Steuerzahlungen, sofern ihre Ökosteuerzahlungen eine bestimmte Schwelle überschreiten. Diese Schwelle wird relativ zu der Entlastung definiert, die ein Unternehmen durch die Senkung der Sozialversicherungsbeiträge im Vergleich zu den Beitragssätzen vor dem Start der ökologischen Steuerreform von 20,3 Prozent erfährt. Nach der bis Ende 2002 geltenden Regelung wurden den Unternehmen alle Steuerzahlungen erstattet, die diese Entlastung um mehr als 20 Prozent überstiegen. Seit 2003 werden nur 95 Prozent des Betrages erstattet, der über die (einfache) Entlastung hinaus geht.

... und ihre Auswirkungen

Das bis 2002 geltende Verfahren war vielfach kritisiert worden, da der ermäßigte Steuersatz den Anreiz der Ökosteuer zur Energieeinsparung deutlich verringerte. Für die tendenziell energieintensivsten Unternehmen, die dem Spitzenausgleich unterliegen, war der Anreiz sogar auf Null gesetzt, da eine Verringerung ihres Energieverbrauchs keine Reduzierung der Energiesteuerbelastung mit sich brachte. Ein zweiter Kritikpunkt lautete: Durch die Steuerbegünstigungen war die Ökosteuer-Belastung der Wirtschaft insgesamt so weit geschmälert worden, dass sie geringer ausfallen als die Entlastung bei

den Rentenversicherungsbeiträgen. Insgesamt war die Wirtschaft um etwa 1,5 Mrd. Euro jährlich entlastet worden. So „sponsorten“ die privaten Haushalte mit ihrem Teil der Ökosteuerlast die Entlastung der Unternehmen von Sozialversicherungsbeiträgen. Werden diese beiden Schwächen mit dem neuen Gesetz beseitigt oder zumindest abgeschwächt? Was die Anreize betrifft, den Energieverbrauch zu reduzieren, so ist die Antwort auf diese Frage offen. Dies mag überraschend klingen, beträgt doch der neue Steuersatz 60 Prozent statt 20 Prozent und müssen doch selbst Unternehmen, die vom Spitzenausgleich profitieren, noch drei Prozent des Regelsteuersatzes tragen, während es vorher Null Prozent waren. 95 Prozent der übersteigenden Ökosteuersteuern werden erstattet, also verbleiben nur noch 5 Prozent der auf 60 Prozent ermäßigten Steuersätze. Die Antwort ist deswegen offen, weil jetzt deutlich mehr Unternehmen als früher dem Spitzenausgleich unterliegen. Dazu tragen zwei Änderungen bei: (1) erreichen Unternehmen, die einen höheren Steuersatz bezahlen, jetzt bereits bei einer niedrigeren Energieintensität einen gegebenen Schwellenwert. (2) wurde die bislang geltende Schwelle in Höhe vom 1,2-fachen der Entlastung bei den Rentenversicherungsbeiträgen in der seit Anfang 2003 geltenden Regelung auf den einfachen Entlastungsbetrag gesenkt. Dies führt dazu, dass ein Teil der Unternehmen, die in der Vergangenheit mit 20 Prozent des normalen Steuersatzes belastet wurden, jetzt einem Grenzsteuersatz von nur drei Prozent unterliegen. Um die ökologische Wirkung der Änderung abschätzen zu können, müsste man wissen, wie viele Unternehmen und welcher Teil des Energieverbrauchs jetzt einer höheren bzw. einer niedrigeren Steuerbelastung unterliegen und wie stark sie auf die veränderten Anreize reagieren. Derartige Informationen lagen weder bei Verabschiedung des Gesetzes zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform vor noch ist das heute anders. Aus ökologischer Sicht erscheinen die Effekte der vermeintlichen Lösung durchaus fraglich, sie könnte zu einer Verschlechterung der Umweltsituation ebenso beitragen wie zu einer Verbesserung. Dem zweiten Kritikpunkt dürfte das Gesetz hingegen entgegen wirken, wenngleich in relativ geringem Umfang. Die meisten, aber keinesfalls alle Unternehmen werden durch die Änderungen hö-

her belastet. Laut Gesetzentwurf werden die Unternehmen mit insgesamt 380 Mio. Euro stärker belastet.

Fazit

Man könnte somit vermuten, dass die beschriebenen Änderungen eher aus ökonomischen als ökologischen Gründen vorgenommen wurden. Allerdings sind die im Gesetzentwurf bezifferten erwarteten Mehreinnahmen von 380 Mio. Euro pro Jahr relativ gering, so dass dies kein wesentliches Motiv für die Modifikation der Sonderregelungen für die Wirtschaft gewesen sein dürfte. Es wäre auch nicht grundsätzlich bedenklich, wenn finanzielle Ziele bei der Gestaltung der ökologischen Steuerreform berücksichtigt werden. Dies war sogar von Anfang an eine erklärte Absicht: Nach dem Konzept der ökologischen Steuerreform soll das Aufkommen von Ökosteuern dafür verwendet werden, versicherungsfremde Leistungen der Sozialversicherungen sachgerecht, d.h. über Steuern, zu finanzieren. Das ist steuersystematisch korrekt und ermöglicht, die Lohnnebenkosten zu senken und so einen Impuls für mehr Beschäftigung zu geben. Problematisch wird es nur, wenn die Lenkungswirkung zu Gunsten des Aufkommens abgeschwächt wird oder

wenn – wie im vorliegenden Fall – der Gedanke der Aufkommensneutralität aufgegeben wird und Mehreinnahmen zum Stopfen von Haushaltslöchern herangezogen werden. Im Gesetzentwurf wurde explizit als Ziel genannt, die Lenkungswirkung der Ökosteuern zu verbessern. Daher ist zu vermuten, dass im Gesetzgebungsprozess nicht erkannt wurde, dass die Lenkungswirkung sogar dem Vorzeichen nach ungewiss ist. Da die Intuition bei komplexen Sachverhalten leicht trügen kann, wäre hier eine sorgfältige Analyse notwendig gewesen. Dies war in der Hast des Gesetzgebungsverfahrens nicht möglich. Daraus sollte die Lehre gezogen werden, dass für die weitere Entwicklung – insbesondere bei der im Jahr 2004 anstehenden Überprüfung der ökologischen Steuerreform – hinreichend Vorbereitungszeit eingeplant wird und die fehlende Analyse nachgeholt wird. Die ökologische Steuerreform ist ein zu wichtiges Konzept auf dem Weg zu einer nachhaltigen Marktwirtschaft, als dass es durch handwerkliche Fehler diskreditiert werden darf. Das Wuppertal Bulletin ist zu finden unter <http://www.wupperinst.org/wuppertal-bulletin/index.html>, ein weiterer Link: <http://www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/wochenberichte/docs/01-14-2.html>

Die Wirkung der Ökosteuer auf die (Auto-) Mobilität – VW hat „mituntersucht“

[Wuppertal Bulletin 1/2004, Rezension des Buches: Energie, Mobilität und Wirtschaft. Die Auswirkungen einer Ökosteuer auf Wirtschaft, Verkehr und Arbeit] Die Autoren geben sich flott und zugleich moderat skeptisch. Der Polemik des Eingangssatzes *„Heute sind die Auswirkungen der ökologischen Steuerreform direkt an der Zapfsäule abzulesen“* folgt der Ausdruck einer für professionelle Ökonomen doch schon auffällig grundsätzlichen Skepsis, dass nämlich nicht sicher sei, dass Preisänderungen auch Wirkungen zeitigen: *„Ob sich jedoch die beabsichtigte Lenkungswirkung ... eingestellt hat, ist bisher kaum zu quantifizieren.“* Abschließend folgt die Moderation dieses „steilen“ Einstiegs: *„Dennoch scheint es Anzeichen dafür zu geben, dass die Ökosteuer die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland graduell verbessert.“* *„Ob und inwieweit von der ökologischen Steuerreform diese Effekte ausgehen“, sei Gegenstand der Untersuchung.“*

Die beiden Erstautoren sind Schweizer Hochschulökonominnen umweltökonomischer Ausrichtung, verortet in allgemeinen Gleichgewichtsmodellen. Der Drittautor ist Mitarbeiter der Volkswagen AG. Die habe die Untersuchung „angeregt“, *„ihre Entstehung begleitet“* und *„sie finanziell unterstützt“*. Ergebnis ist, dass die *„Ökosteuerreform ... keineswegs ... eine ökologische und ökonomische Mogelpackung“* sei (130). Die oben zitierten „Anzeichen“, so der Schlussabsatz, seien „zu finden“ gewesen. Die hier gewählte distanzierte Beschreibung von Inhalt und Ergebnis des Buches hat ihren Grund: Ein Empfinden von Ambivalenz bei der Lektüre. Für die „Realität“ des Anlasses dieses Empfindens spricht der uneindeutige Untertitel. Auf dem Cover steht anderes als innen und als an die Deutsche Nationalbibliografie gemeldet. Das könnte Indiz sein für die unterschiedlichen Schwerpunktsetzungsbedürfnisse zwischen Volkswagen einerseits und den akademischen Ökonomen ande-

rerseits. Der Schwerpunkt der Studie liegt bei den drei makroökonomischen Kapiteln. Nach Einführung des theoretischen Ansatzes (Dynamisches Berechenbares Allgemeines Gleichgewichtsmodell), der den Ansätzen des Umweltbundesamtes als „zweckmäßiger“ entgegengesetzt wird, folgen zwei Ergebnis-Kapitel. Im ersten geht es um „Wachstum, Strukturwandel und Mobilität“, beim zweiten wurde in dieser Titel-Trias „Mobilität“ durch „Beschäftigung“ ersetzt. Das Interesse an den Ergebnissen dieser Untersuchung gilt hier den thematisierten Effekten auf die Mobilität. Die ökologische Steuerreform führe nicht zu einer Trendumkehr bei dem Bedarf nach Mobilität, der wachse weiter. Auch sei der ÖPNV nicht der Gewinner. Gewinner seien vielmehr, so das Modellergebnis, energieeffiziente Fahrzeuge, in die werde massiv umgestiegen, die Nutzung von Diesel-Fahrzeugen steige in den nächsten zehn Jahren um 80 Prozent (S. 70). Dieses Ergebnis scheint weniger makroökonomisch hergeleitet als vielmehr aus mikroökonomischen Annahmen eher quasi „erzeugt“ zu sein. Hinter diesem Effekt steht anscheinend ein investitionsrechnerisches Kalkül, das den Kunden im Modell unterstellt wird – wie anders als ökonomisch rational soll der PKW-Käufer in einem allgemeinen Gleichgewichtsmodell auch sonst modelliert werden? Jedenfalls zeigt ein von VW beigesteuerter Vergleich zwischen 3L-Lupo (Diesel) und „Normal“-Lupo (Otto), dass die Mehrkosten der 3L-Version aufgrund der Listenpreise bei 15 000 km Fahrleistung p.a. bereits nach gut zwei Jahren „eingespielt“ sind.

(Tab 5.1) Allein die Kraftstoffkosten unterscheiden sich um den Faktor Drei. Dennoch ist der 3L-Lupo kein Erfolg gewesen, er wurde inzwischen „eingestampft“. Jedenfalls sind die Kunden nicht so umgestiegen, wie nach dem Kalkül zu erwarten gewesen wäre. Dieser Konflikt zwischen Sein und Sollen wird von den Autoren aber nicht mehr zum Thema gemacht. Die Präsentation des Investitionskalküls, welches zu den hier herausgestellten bemerkenswerten Ergebnissen führt, in der Studie ist wenig erhellend. Dort wird das Ergebnis mit dem Satz präsentiert: „... die Mehrkosten, die bei der Anschaffung und dem Unterhalt eines Drei-Liter-Lupo im Vergleich zu einem normalen Lupo entstehen, (können) durch Einsparungen von Benzinkosten innerhalb von acht Jahren amortisiert werden.“ Da zwei kleiner acht ist, ist dieser Satz logisch-analytisch gesehen nicht falsch – man muss aber schon sehr große Freude an logischer Spitzfindigkeit besitzen, um eine solche Präsentation genießen zu können.

Stephan, Gunter; Müller-Fürstenberger, Georg; Herbst, Stephan: Energie, Mobilität und Wirtschaft. Die Auswirkungen einer Ökosteuer auf Wirtschaft, Verkehr und Arbeit (bzw. auf Energie, Kraftstoff und Mineralöle). Heidelberg: Physica-Verlag 2003, 134 S., 39,95 Euro. Weitere Literatur zum Thema: Luhmann, Hans-Jochen: Challenger Statement zum Umweltbericht 03/04 der Volkswagen AG, Dezember 2003, http://www.volkswagen-umwelt.de/content/04_wissen/wissen_21247.asp

Zukunftsrat NRW spricht sich für Ökosteuer aus

[Artikel aus dem Bericht des Zukunftsrates NRW, Mai 2004] Nordrhein-Westfalen setzt sich dafür ein, Steuern, Subventionen und Abgaben auf ein Maß zu reduzieren, das das Land in die Lage versetzt, seine Kernaufgaben effizient zu erbringen. Frei werdende Mittel gehen vor allem in Bildung, Innovationsförderung und Infrastruktur. Bis zum Jahr 2015 setzt NRW im Rahmen seiner Möglichkeiten Maßstäbe für den Umbau des Fiskalsystems. Die Produktionsfaktoren Arbeit, Kapital und Energie/Ressourcen werden in Richtung auf ihren tatsächlichen Anteil an der Wertschöpfung besteuert.

Ziel ist eine nachhaltigere Struktur des Faktoreinsatzes. Der Weg führt über Stufen, in seinem Verlauf wird die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft des Landes gestärkt. Heutige Steuerbelastung: ineffizient und nicht nachhaltig. Das Steuer- und Abgabensystem lenkt in die falsche Richtung. Es verteilt die Lasten ineffizient und ungerecht. Die derzeitige Kostenstruktur in der Produktion sieht u. a. bedingt durch die Abgabenstruktur so aus: 70 Prozent für Arbeit, 25 Prozent für Kapital und nur 5 Prozent für Energie. Ein völlig anderes Bild ergibt sich, wenn man fragt: Wie hoch sind die Beiträge für das, was schließlich rauskommt, die materielle Wertschöpfung, denn

wirklich? Empirische Untersuchungen für die USA, Japan und Deutschland haben gezeigt, dass sich die Wertschöpfung in der Industrie bei einer einprozentigen Änderung des Energieeinsatzes genauso stark verändert wie bei der Änderung des Arbeits- und Kapitaleinsatzes um zusammen ein Prozent. Mit anderen Worten: Arbeit ist im Verhältnis zu ihrem Beitrag zum Produktionsergebnis teuer. Energie dagegen trägt verhältnismäßig viel zum Produktionsergebnis bei, kostet aber relativ wenig. Rationalisieren heißt unter diesen Vorzeichen: Arbeitsplätze abbauen! Auch und vor allem weil die sozialen Sicherungssysteme heute fast ausschließlich an der Arbeit hängen. Der Arbeitsmarkt wird vom Wirtschaftswachstum abgekoppelt. Die Folgen: sinkende Steuereinnahmen und steigende Sozialleistungen. Ein Teufelskreis, in dem der Spielraum des Staates für Vorsorge- und Nachhaltigkeitsaufwendungen immer geringer wird. Dabei ist er es, der die Regelwerke prägt. Nur er kann sie auch ändern. Notwendig ist daher eine Neujustierung des Optimalpunkts bei der Wahl des Ressourceneinsatzes. Der ökonomisch rationale Mix beim Einsatz der Ressourcen Arbeit, Kapital, Material/Energie muss sich in Richtung auf mehr Arbeit bei weniger Material- und Energieverbrauch verschieben. Die intelligente Gestaltung der Regelwerke leistet dazu einen entscheidenden Beitrag.

Umsetzung

Gestaltungsmöglichkeiten sind vorhanden. Vor allem auf Landesebene muss NRW Steuern und Abgaben in eine neue Richtung lenken. Über den Bundesrat sollte es die Initiative ergreifen, um ein neues Fiskalsystem auf die Schiene zu setzen. Fernziel ist eine ausgewogene Belastung der Produktionsfaktoren Arbeit, Kapital und Energie/Ressourcen. Dabei soll und kann die Steuer- und Abgabenlast für Bürger und Unternehmen verringert werden. In der Steuergesetzgebung ist die Kompetenz der Länder vergleichsweise schwach, stärker dagegen bei den Abgaben. Das sollte NRW nutzen. Neue Abgaben sollen nicht im großen Steuertopf versickern. Vielmehr fließen

sie an den Bürger zurück – und zwar so, dass es für ihn auch direkt spürbar ist. Am Ende eines Jahres bekommt jeder Bürger vom Land einen Zukunftsscheck zurück: in Höhe der durchschnittlichen Pro-Kopf-Einnahmen aus Nachhaltigkeitsabgaben. Bürgerinnen und Bürger, die sich umweltbewusst verhalten, werden also doppelt belohnt. Selber zahlen sie nur wenig, bekommen aber etwas davon zurück, was andere mehr entrichtet haben. Nicht nur bei der Einnahmen-, auch auf der Ausgabenseite muss umgeschichtet werden. Ein schlagkräftiges Umsetzungsteam „Fiskalsystem“ im Rahmen der Projektorganisation „Projekt 2015“ durchkämmt die gesamten Ausgaben und Subventionen des Landes mit Umsetzungsteam muss der Öffentlichkeit gegenüber regelmäßig Rechenschaft über seine Tätigkeiten und Finanzen ablegen. In vier Punkten zusammengefasst funktioniert der Umbau so:

1. Der Abbau von Subventionen, die Konzentration auf Kernaufgaben und die Steigerung der Effizienz in der Verwendung öffentlicher Mittel reduzieren den Bedarf an Steuern und Abgaben.
 2. Es werden mehr Mittel aufgewandt für Bildung und Innovationsförderung.
 3. Ziel sollte es sein, in der Saldierung dennoch zu einer Verminderung der Steuer- und Abgabenlast zu kommen.
 4. Der verbleibende Umfang der Steuer- und Abgabenlast wird in Richtung einer ausgewogenen Belastung der Produktionsfaktoren Arbeit, Kapital und Energie/ Ressourcen umgeschichtet.
- Um die Glaubwürdigkeit und öffentliche Akzeptanz für eine Umschichtung nicht zu gefährden, muss die Einführung neuer Abgaben oder die Erhöhung von Abgaben zu jedem Zeitpunkt mindestens mit einer gleichen Entlastung an anderer Stelle transparent korrespondieren. Es sollte geprüft werden, inwieweit zusätzlich in Teil der Abgaben direkt an die Bürger zurückgezahlt werden kann.

Den gesamten Bericht: „NRW 2015 – Ressourcen nutzen, Regionen stärken“ können Sie unter http://www.agenda21nrw.de/download/bericht_zukunftsratt_nrw.pdf herunterladen.

Ökologische Steuer- und Finanzreform: Ökosteuern für Ökoprojekte

[Umwelt kommunale ökologische Briefe, Ausgabe 13-14/04 vom 30.06.2004, Nicola Schuldt-Baumgart, leicht gekürzt] Anfang Juni stellten die Mitglieder des Fördervereins Ökologische Steuerreform (FÖS) ihr Memorandum zur Weiterführung der Ökologischen Steuer- und Finanzreform ab 2005 vor. Kernstück ist ein 13 Punkte umfassender Katalog, der in den kommenden zehn Jahren umgesetzt werden soll. Die Münchner Ökosteuertromotoren des FÖS wählten bewusst einen pragmatischen Ansatz: Da sich Bundeskanzler Schröder wiederholt gegen eine weitere Erhöhung der Ökosteuern ausgesprochen hat, „ist es vielleicht aussichtsreicher, zunächst die Vorschläge zur Verbesserung der Steuerstruktur voranzubringen“, heißt es von Seiten der FÖS.

Zusammen mit weiteren Erhöhungen bei der Mineralöl- und Stromsteuer sowie einer neuen Steuer auf Kohle und Koks würden in den kommenden zehn Jahren 36,3 Mrd. EUR Mehreinnahmen anfallen. Auch lieb gewordene Steuervergünstigungen für die Industrie sollen fallen. Zwar befürwortet der FÖS „angemessene Ökosteuer-Ermäßigungen für energieintensive Unternehmen, denn die Ökologische Steuerreform soll die Energieeffizienz steigern, nicht aber zu einer Abwanderung der deutschen Industrie führen.“ Aber der FÖS kritisiert die derzeitige Ausgestaltung der Ermäßigungen, insbesondere den Nettobelastungsausgleich für das produzierende Gewerbe. Er führt in seiner aktuellen Form dazu, dass bei steigenden Rentenbeiträgen die Ökosteuer-Zahlungen energieintensiver Unternehmen sinken (so bereits 2003). Generell sei die Grenzsteuerbelastung des produzierenden Gewerbes mit nur drei Prozent der regulären Ökosteuern viel zu niedrig, so der FÖS. Der Abbau dieser Steuervergünstigungen sollte zeitgleich mit dem Start des Emissionshandels 2005 in Kraft treten.

Wer sind die wahren Abzocker?

Priorität genießt der Verkehrssektor. Um dies zu begründen, machen die Verfasser folgende Rechnung auf: „Der Straßenverkehr in Deutschland verursacht jährlich negative externe Effekte in Höhe von mindestens 130 Milliarden Euro. Dazu kommen die Kosten für Straßenbau und -unterhalt, Verkehrspolizei und Verwaltung in dreistelliger Milliardenhöhe. Die Mineralölsteuer auf Kraftstoffe dürfte somit mit ca. 37 Milliarden Euro im Jahr

2003 höchstens ein Viertel der volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs decken.“ An erster Stelle der Vorschläge zur Veränderung der Steuerstruktur steht die Anhebung der Dieselsteuer. Unter ökologischen Gesichtspunkten seien die 18,4 Ct/l Ermäßigung für Dieselmotoren absolut kontraproduktiv, da ein Liter Diesel 13 Prozent mehr Kohlenstoff enthält als ein Liter Benzin. Dieselemissionen (insbesondere Rußpartikel) sind zudem rund 18 Mal Krebs erregender als die Abgase eines Ottomotors.

„Weitere Anhebungen der Mineralölsteuer [sind] kein 'Abzocken', sondern volkswirtschaftlich vernünftig. Abzocker sind vielmehr diejenigen, die ihre privaten Mobilitätsbedürfnisse auf Kosten von Umwelt und Nachwelt rücksichtslos ausleben“, argumentiert der FÖS. Auch eine Reform der Kfz-Steuer sei wichtig. Seit Jahren gibt es Forderungen, die Kfz-Steuer vom ökologisch absurden Kriterium „Hubraum“ abzukoppeln und stattdessen an Bauart bedingte ökologische Faktoren zu knüpfen.

Um den nach wie vor hohen Kraftstoffverbrauch der deutschen PKW-Flotte in den Griff zu bekommen, schlägt der FÖS vor, die Ökosteuer auf Kraftstoffe jährlich um drei bis fünf Cent je Liter zu erhöhen. Die Luftverkehrsbranche rechnet für die Zukunft mit beträchtlichen Zuwachsraten. Ein drastischer Anstieg der Treibhausgasemissionen, die je Fluggastkilometer doppelt bis vier Mal so klimaschädlich sind wie die des Straßenverkehrs, wäre die Folge. Bislang scheiterten Änderungen der Besteuerungspraxis an der EU und dem Bundesrat. Die am 1. Januar 2004 in Kraft getretene europäische Energiesteuer-Richtlinie eröffnet aber neue Handlungsmöglichkeiten. Gegenwärtig wird der grenzüberschreitende Flugverkehr vom Staat subventioniert: Die Kunden zahlen keine Mehrwertsteuer. Diese ungerechte und ökologisch fragwürdige Subvention müsse unbedingt fallen, fordert der FÖS. Außerdem soll auf Inlandsflüge eine Kerosinsteuer in Höhe von 20 Ct/l erhoben werden. Zudem setzt sich der FÖS für eine Kerosinsteuer auf europäischer Ebene ein. Sie scheiterte bislang am Widerstand der Mittelmeerländer.

Schließlich präsentiert der FÖS ein Bonbon für die Bahnfahrer: Der Verein plädiert für eine Ermäßigung des Mehrwertsteuersatzes im Fernverkehr von

16 auf 7 Prozent. Im Nahverkehr ist das bereits seit langem so.

Wie man Ökosteuern populär macht

Was soll mit den Steuereinnahmen geschehen? Die Experten plädieren dafür, das Prinzip „*Rasen für die Rente*“ zu lockern und die Zweckbindung der Ökosteureinnahmen langfristig aufzugeben. Statt dessen sollen die Ökosteuern ohne Zweckbindung in den Staatshaushalt fließen und damit wieder dem Parlament unterstehen. „*Um die Ökosteuer in der Öffentlichkeit populärer zu machen, soll nach dem Motto „Ökosteuern für Ökoprojekte“ verfahren*

werden“. Erneuerbare Energien sollen verstärkt gefördert werden, außerdem Investitionen, die zu Energieeinsparungen bei der Gebäudeheizung führen. Um den Lenkungseffekt der Stromsteuer zu verstärken, sollen die privaten Haushalte noch gezielter über preiswerte Stromsparalternativen informiert werden.

Einige Links: Memorandum des FÖS unter: <http://www.foes-ev.de/4fakten/index.htm> ; Broschüre des Bundesumweltministeriums unter: www.bmu.de/de/1024/js/sachthemen/steuer/aktuell_oekosteuer/; Internetseiten des BUND zum Thema: <http://www.oeko-steuer.de>.

3. ÖFR-DISKUSSION INTERNATIONAL

Steuer für Spritfresser in Frankreich

[taz, 22.06.2004] Die französische Regierung plant drastische Ökoabgaben für Autos mit hohem Spritverbrauch. Allradwagen mit einem V-8-Dieselmotor sollten ab dem kommenden Jahr beim Kauf mit einer Sondersteuer von 3.000 Euro belegt werden, Großraum-Limousinen mit einem Betrag von 1.500 Euro. Das kündigte der französische Umweltminister Serge Lepeltier gestern in Paris an.

Für einen sparsamen Kleinwagen, der mit einem Dieselmotor betrieben wird und mit einem Schadstofffilter ausgestattet ist, soll es dagegen eine Prämienzahlung von 800 Euro geben. Rund 50 Prozent der Neuwagen wären von der Ökoabgabe betroffen. Die Maßnahme ist Teil des Klimaplanes, mit dem Paris die Einhaltung der Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll sicherstellen will.

Kfz-Anschaffungssteuern als neues Instrument in Frankreich

[FÖS, 14.07.2004] Mit dem "Aktionsplan Nationale Umwelt und Gesundheit", der von der französischen Regierung Ende Juni aufgelegt wurde, kündigt sie eine innovative steuerliche Initiative zur Förderung (klima-)effizienter PKWs an. Damit setzt Frankreich auf das – in Deutschland bislang unbekannt – Instrument der Kfz-Anschaffungssteuern. Laut dem vorgelegten Plan sollen die Kfz-Anschaffungssteuern in sieben Kategorien unterteilt werden. Als Maß der Differenzierung wird der Norm-Treibstoffverbrauch, gemessen

in CO₂-Emission pro 100 km, herangezogen: Für Fahrzeuge von > 180g (bis 300g) gelten die Klassen D bis G, der Malus steigt von 400 bis auf 3.200 Euro. Unterhalb der Bonus-Malus-freien Klasse C (140 bis 180g) werden zwei Bonus-Klassen eingerichtet: In Klasse B (< 140g) gibt es 700 Euro ausbezahlt, in Klasse A (< 120g) gibt es 500 Euro. Mehr dazu finden Sie unter: http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/PNSE_resume_eng.pdf

Deutsche Unternehmer haben Wettbewerbsvorteil dank Ökosteuern – Ergebnisse der deutsch-britischen Konferenz in Berlin

[Pressemitteilung des FÖS, 25.06.2004] Während deutsche Unternehmen bei der Ökosteuer im Ver-

gleich zu Verkehr und Privathaushalten großzügige Steuersatzermäßigungen genießen, trägt die briti-

sche Industrie die Ökosteuer (Climate Change Levy) allein. Großbritannien ist Vorreiter bei der Einbeziehung der Industrie in die Ökosteuerung. Von den häufig behaupteten Wettbewerbsnachteilen der deutschen Industrie, könne daher keine Rede sein, teilt der FÖS mit. In Wahrheit seit die deutsche Industrie durch die Ökosteuer sogar um annähernd eine Milliarde entlastet worden (dazu siehe auch Artikel von Michael Kohlhaas in Rubrik 2: <http://www.foes-ev.de/news29/2artikel4.html>)

Künftig sollten daher in Deutschland die großzügigen Steuerermäßigungen der Industrie auf den Energieverbrauch derjenigen Anlagen beschränkt werden, die am Emissionshandel teilnehmen. Beim Energieverbrauch für Verwaltungsgebäude gebe es keine wettbewerbliche Rechtfertigung für Steuerermäßigungen. Durch identische Abgrenzungen bei Ökosteuer und Emissionshandel könnten beide Instrumente optimal miteinander kombiniert werden.

Das ist eines der zentralen Ergebnisse einer deutsch-britischen Konferenz, die der Förderverein Ökologischen Steuerreform (FÖS e.V.) zusammen mit der deutschen-britischen Stiftung und der Heinrich-Böll-Stiftung am 25.06.2004 in Berlin in der Heinrich-Böll-Stiftung durchgeführt hat. Hauptziel der Konferenz war es, wesentliche Motivationen und grundlegende Erklärungen der verschiedenen Reaktionen und Einstellungen der deutschen und der britischen Industrie zu den verschiedenen Ausgestaltungen und Steuersätzen der Ökosteuersyste-

me Deutschlands und Großbritanniens zu vergleichen. Ein weiteres wichtiges Ergebnis war, dass Unternehmen in beiden Staaten die Ökosteuern auf ganz unterschiedlicher Weise kommunizieren und wahrnehmen. Während die deutsche Industrie über die Ökosteuer lamentiert und vorgibt, es fände deswegen eine Verlagerung von Arbeitsplätzen statt, werden die Belastungen der britischen Industrie durch die Climate Change Levy in der dortigen Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Tatsächlich, so zeigte die Konferenz aber, sind die realen Verhältnisse den kommunizierten und wahrgenommenen genau entgegengesetzt.

Die eingeladenen RednerInnen stammen aus der Wirtschaft, z.B. Sir Charles Nicholson, Group Senior Advisor bei BP plc. und Dr. Franz-Martin Dübel, früher Manager bei der Ford AG, und aus der Politik, z.B. Dr. Habil Reinhard Loske, Vize-Fraktionsvorsitzende bei Bündnis 90/Die Grünen und Sue Doughty, Liberal Democrat, Unterhausabgeordnete aus Großbritannien.

Ein ausführlicher Bericht über die Konferenz ist in der gleich anschließenden 4. Rubrik zu finden. Auf unserer Homepage können die Redebeiträge der Konferenz unter <http://www.foes-ev.de/Konferenz.html> nachgelesen werden, zahlreiche Schnappschüsse der Konferenz sind unter <http://www.foes-ev.de/3aktuelles/BilderMitgliedervers2004.html> abrufbar.

4. AKTIVITÄTEN RUND UM DIE ÖKOSTEUER

Deutsch-Britische Konferenz zur Ökosteuer großer Erfolg

[FÖS, 14.07.2004, Jacqueline Cottrell] Unsere Konferenz zum Thema „Ökosteuer in Deutschland und Großbritannien – Aus Sicht von Unternehmen“, organisiert in Zusammenarbeit mit der Deutsch-Britischen-Stiftung und der Heinrich-Böll-Stiftung, fand sehr erfolgreich in Berlin am 25. Juni 2004 statt. Nicht nur waren die RednerInnen und die Reden von herausragender Qualität, sondern auch die fast hundert TeilnehmerInnen – die mehrere Finanzministerien und Regierungen, die Europä-

ische Union, das United Nations Environment Program, Wirtschaftsverbände, Unternehmen, Umweltverbände und Universitäten repräsentierten und aus über zehn verschiedenen Länder kamen – was zu spannenden Diskussionen führte.

Die Konferenz begann mit einer Rede von Christos Liolios von der Europäischen Kommission zu den Aussichten für die weitere Entwicklung einer ökologischen Finanzreform innerhalb der EU. Liolios

erklärte, dass die neue Vereinbarung zur Energiesteuer beweist, dass die Durchsetzung einer ökologischen Finanzpolitik möglich sei, wobei die Einstimmigkeitsregel des EU-Rates aber immer noch viele radikalere Vorschläge der Kommission behindert. Zudem kündigte er zwei positive Nachrichten an: Erstens, dass die Kommission bald eine Kommunikation zum Verhältnis zwischen Emissionshandel und Ökosteuer herausgeben wird und zweitens, dass er persönlich gerade an einem neuen Vorschlag für die Besteuerung von Pkws arbeitet, die bis zum Ende des Jahres vorgelegt werden sollte.

Zunächst kamen drei Redner aus Großbritannien. Professor Stephen Smith vom University College London lieferte eine wissenschaftliche Rede mit Schwerpunkt darauf, ob und wie die Entwicklung einer perfekten Ökosteuer möglich wäre, einschließlich die optimale CO₂-Steuerrate und das ideale Steuersystem. Am Ende seiner Rede erklärte er, dass er die künftige Rolle der Ökosteuern als Element einer Klimapolitik immer noch für sehr wichtig hält.

Sir Charles Nicholson, bedeutender Mitgestalter der EU Emissionshandelsrichtlinie, lobte die Climate Change Levy und benannte sie „ein sehr effektives System“. Im Fall von BP plc., fuhr er fort, förderte die Levy den Prozess der Senkung von Kohlendioxidemissionen, die zu Ersparnissen von US\$ 650 Milliarden geführt hat. Nicholson wies Kritik an der Levy zurück, die er als ein „sehr positives Instrument“ kennzeichnete, betonte die Wesentlichkeit des Lernprozesses in der Gestaltung von klimapolitischen Instrumentarien und plädierte für die Optimierung der zukünftigen Klimapolitik.

Der vierte Redner, Guy Turner von Enviro Consulting, betonte ebenfalls die Bedeutung der Climate Change Levy als klimapolitisches Instrument, da es eine viel umfassendere Durchdringung der Industrie erzielt als der Europäische Emissionshandel. Weiterhin stimmte er Charles Nicholson zu, dass das verbesserte Bewusstsein von Energieverbrauch in Unternehmen auf die Climate Change Levy zurückzuführen ist. Allerdings hält er die Levy immer noch für zu niedrig, um das Verhalten von nicht energie-intensiven Industrien zu beeinflussen.

In der Diskussion verteidigte Marie Pender vom Britischen Umweltministerium (DEFRA) die Climate Change Levy oder genauer, die Climate Change Agreements, die Unternehmen mit der Regierung schlossen, um eine 80-prozentige Reduktion von der Climate Change Levy zu erhalten. Auch sie betonte die Wichtigkeit des Lernprozesses, da diese Politik eine völlig neue sei und sagte, dass es viele Hinweise gibt, die darauf hindeuten, dass die Industrie Investitionen im Wert von mehreren Millionen Pfund getätigt hat, um diese Agreements zu erfüllen.

Danach konzentrierten wir uns auf die Ökosteuer in Deutschland. Erster auf dem Podium war Michael Kohlhaas vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), der eine Präsentation zum Thema Steuerbegünstigungen für energie-intensive Unternehmen hielt. Auch er betonte, dass die Ökosteuer angesichts der Einführung des EU-Emissionshandels auf gar keinen Fall überflüssig sei.

Dr. Franz-Martin Dübel, Geschäftsführer des IMAK, Institut für die Markterschließung alternativer Kraftstoffe, früher Manager bei der Ford AG, diskutierte die konkreten Erfahrungen der deutschen Automobilindustrie mit der ökologischen Steuerreform in Deutschland. Automobilhersteller, so Dübel, bevorzugen Selbstverpflichtungen und unterstützen staatliche Vorschriften wie die Ökosteuer nicht, da sie um ihre Wettbewerbsfähigkeit bangen. Um dies zu überwinden, ist europaweite Koordination und gleichzeitige Implementierung von Maßnahmen eine Voraussetzung für höhere Akzeptanz.

Dr. Georg Riegel, Geschäftsführer der dezem GmbH, beschäftigte sich mit Energietransparenz innerhalb von Unternehmen und bewies mit ganz konkreten Unternehmensbeispielen und -zahlen, dass es erhebliches Potential für Ersparnisse im Energieverbrauch von 20 bis 50 Prozent gibt und dass größere Energietransparenz die Möglichkeit bietet, die Höhe der Energiekosten als Entscheidungsfaktor zu sehen. Damit kann man die Senkung der politischen Kosten der Ökosteuer erzielen und Fortschritte im Klimaschutz fördern.

Nachfolgend hielt Sue Doughty MP, Shadow Minister of the Environment für die Liberaldemokraten, eine Rede, die gegenüber der Climate Change Levy insgesamt positiv gesinnt war, wobei sie klarstellte, dass Klein- und Mittelstandsunternehmen – die für 60 Prozent aller industriellen CO₂-Emissionen verantwortlich sind – viel gezielter in die Climate Change Levy einbezogen werden müssen und dass ein vereinfachtes System, das auch mit den Emissionshandelsbestimmungen kombiniert ist – ähnlich wie das Europäische – übersichtlicher wäre.

Unser letzter Redner war Dr. Reinhard Loske, stellvertretender Fraktionsvorsitzender beim Bündnis 90/Die Grünen. Er diskutierte das Problem der polarisierten Debatte zur Ökosteuer in Deutschland und betonte, dass die Ökosteuer trotzdem ein Erfolg gewesen sei und der Koalitionsvertrag zwischen SPD und den Grünen eine Umstrukturierung und Weiterentwicklung der Steuerreform beinhaltet. Die neue ökologische Steuerreform, so Loske, sollte umweltschädliche Subventionen abbauen, ein umweltfreundlicheres Steuersystem – insbesondere in Hinblick auf die Mehrwertsteuer – einführen, und die ökologische Steuerreform an sich weiter verfolgen. Dabei stellte er die Verwendung der doppelten Dividende für die Senkung von Rentenversicherungsbeiträge in Frage, weil dies den grundlegenden Problemen der demografischen Entwicklung in Deutschland nicht direkt ins Auge sieht.

Die darauf folgende Podiumsdiskussion war spannend und hochwertig. Gäste aus den neuen EU-Mitgliedstaaten, die zahlreich vertreten waren, hatten die Möglichkeit, ihre Erfahrungen mit denen der RednerInnen auszutauschen. Prof. Dr. Hans-Christoph Binswanger, Preisträger des Adam Smith Preises für Marktwirtschaftliche Umweltpolitik für 2004, betonte die Wichtigkeit der doppelten Dividende aus seiner Sicht, weil ansonsten riskiert wird, dass die Ökosteuer nicht mehr aufkommensneutral sei. Anja von Moltke von UNEP sprach die Subventionsproblematik an und unterstrich wie wichtig es sei, umweltschädliche Subventionen während der Weiterentwicklung der Ökosteuer zu beseitigen. Außerdem wurden Fragen der Wettbewerbsfähigkeit innerhalb und außerhalb der EU erwogen und

mehr oder weniger optimistische Prognosen für die Weiterentwicklung des Kioto Protokolls in 2012 dargestellt.

Die Konferenz hat damit das Ziel ihres Ideengebers, Kai Schlegelmilch (stv. FÖS-Vorsitzender) erfüllt, die Diskussion der Weiterführung der Ökosteuer anzuregen. Interessanterweise stellten sich unterschiedliche Herangehensweisen der Regierungen im Bezug auf die Kommunikation mit der Industrie heraus: In Großbritannien erlitt die Industrie einen solch ernsthaften Schock als die erste Entwürfe der Climate Change Levy veröffentlicht wurden, dass sie zu allen abgemilderten Versionen im Nachhinein – zumindest im Vergleich zur deutschen Industrie – positiv gesinnt war. Die deutsche Industrie hat dagegen viel mehr politischen Einfluss und kann davon ausgehen, dass, wenn sie laut genug protestiert – trotz vorheriger Selbstverpflichtungen – Gesetzentwürfe entsprechend geändert werden. Weiterhin bewies sich unbestreitbar die positive Auswirkungen von Energiesparungsmaßnahmen für Unternehmen und die Möglichkeiten, Energiekosten der Industrie bis zu 50 Prozent zu senken.

Daher können wir diese Konferenz als echten und bisher größten Erfolg bezeichnen und uns auf unsere zukünftigen Konferenzen freuen. So gibt es erste Überlegungen, 2005 eine Fortsetzung in London zu organisieren und eine vergleichende Studie bis dahin zu erstellen. Zudem möchten wir uns noch einmal bei allen RednerInnen, KonferenzteilnehmerInnen und DolmetscherInnen, sowie bei der Verpflegung und bei allen MitarbeiterInnen der Heinrich-Böll-Stiftung, die für einen reibungslosen und hervorragenden Ablauf der Konferenz sorgten sowie dem Hauptfinanzierer, der Deutsch-Britischen Gesellschaft, herzlich bedanken.

Die Reden der Konferenz können nachgelesen werden unter <http://www.foes-ev.de/Konferenz.html>; zahlreiche Schnappschüsse der Konferenz können bewundert werden unter: <http://www.foes-ev.de/3aktuelles/BilderMitgliedervers2004.html>

Mitgliederversammlung 2004

Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung am 26. Juni in Berlin wurde Andreas Wolfsteiner als neuer Schatzmeister in den Vorstand gewählt. Andreas Sauter hatte aus beruflichen Gründen verzichtet und wurde mit großem Dank für die geleistete Arbeit verabschiedet. Anselm Görres wurde als Vorsitzender, Bettina Meyer als Vorstandmitglied wiedergewählt. Kai Schlegelmilch und Matthias Seiche sind weiterhin im fünfköpfigen Vorstands-

team. Des weiteren wurden – auf Vorschlag des Vorstandes – mit Horst-Rüdiger Colman und Michael Schäfer zwei neue Rechnungsprüfer gewählt. Die inhaltliche Debatte konzentrierte sich auf das Memorandum 2004. Die sonstigen Tagesordnungspunkte können im Protokoll der Mitgliederversammlung nachgelesen werden. Zu finden unter: <http://www.foes-ev.de/downloads/ProtokollMV2004.pdf>

FÖS verleiht Adam-Smith-Preis an Binswanger

[Pressemitteilung des FÖS, 02.07.2004] Im Rahmen seiner diesjährigen Mitgliederversammlung am 26. Juni in Berlin verlieh der Münchner Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) erstmalig den „Adam Smith-Preis für marktwirtschaftlichen Umweltschutz“. Preisträger war der Schweizer Wirtschaftsprofessor Hans Christoph Binswanger, der „Erfinder“ der Ökologischen Steuerreform. Der gebürtige Schweizer lebte viele Jahre in Deutschland. Seit 1969 ist er Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität St. Gallen mit den Arbeitsschwerpunkten Umwelt- und Ressourcenökonomik, Währungstheorie, Europäische Integration, allgemeine ökonomische Theorie.

In einem seiner bekanntesten Bücher („Arbeit ohne Umweltzerstörung“, Mitherausgeber H. Fritsch und H. Nutzinger) hatte er schon 1983 den Vorschlag gemacht, den Energieverbrauch mit einer Umweltabgabe zu belasten und aus deren Erträgen eine Entlastung des Faktors Arbeit über die Senkung der Rentenbeiträge zu finanzieren: „Der Grundgedanke der Ökologischen Steuerreform kommt in folgenden zwei Postulaten zum Ausdruck: Die Beiträge der Arbeitgeber und Arbeitnehmer sind um je ein Drittel zu kürzen (bei Aufrechterhaltung der bisherigen Mitfinanzierung durch den Staat). Die entsprechenden Mindereinnahmen sind aus den Erträgen einer neuen Abgabe auf die Primärenergie auszugleichen.“

Mit diesem Vorschlag gehören Binswanger, Fritsch und Nutzinger zu den Erfindern des Konzepts der „Doppelten Dividende“ – also der genialen Idee, durch gleichzeitige Belastung des Naturverbrauchs und Entlastung der Arbeit positive Umwelteffekte und Beschäftigungswirkungen kombinieren zu können. Tatsächlich hat insbesondere die deutsche

Gesetzgebung zur Ökosteuer sich die Gedanken Binswangers und seiner Koautoren weitgehend zu eigen gemacht. Nach einer jüngst vorgelegten Analyse des FÖS wurden 88 Prozent der Ökosteuer-Erlöse zur Entlastung der Rentenversicherung verwendet. So kommt auch Binswanger zu dem Urteil: „Die Umsetzung der ökologischen Steuerreform in Deutschland kommt meinen Vorstellungen alles in allem am nächsten.“ (Tag der ökologischen Marktwirtschaft, Berlin, 11. September 2003).

Wie der FÖS-Vorsitzende Dr. Anselm Görres hervorhob, wurde durch die gewählte Form der Finanzierung zugleich eine Jahrzehnte alte Forderung von Industrieverbänden, Rentenexperten und Versicherungsträgern erfüllt: „Mit Hilfe der Ökosteuer haben wir endlich erreicht, was seit Dekaden gefordert wurde: Beitragszahler müssen mit ihren Beiträgen nicht länger die sozialpolitischen Lasten mitfinanzieren. Durch den auf über 75 Milliarden Euro erhöhten Bundeszuschuss werden erstmals in der Geschichte des deutschen Rentensystems die versicherungsfremden Leistungen voll aus dem Staatshaushalt gedeckt. Das ist nicht nur ein immens wichtiger Fortschritt im Sinne der ordnungspolitischen Sauberkeit, sondern auch ein Beitrag zur Lösung der Probleme der deutschen Alterssicherung. Leider warten wir noch immer vergeblich auf ein Dankschreiben von BDI oder BDA, für die durch diese Ökosteuer Verwendung doch ein Herzenswunsch erfüllt wurde.“¹

¹ Bedankt allerdings hat sich BASF, wie in einer Pressemitteilung des BUND vom 02.08.1999 dokumentiert ist: Der Vorstandsvorsitzende der BASF, Jürgen Strube, hat sich kurz nach Inkrafttreten der ersten Ökosteuer-Stufe sogar in einem Brief bei den Koalitionspolitikern bedankt. Durch die Ermäßigungs- und Rückerstattungsrege-

Mit der Ökosteuer finanzierten Rentenbeitragsenkung werde ein Durchschnittsarbeitnehmer um etwa 480 Euro jährlich entlastet.

Görres warnte zugleich davor, den bisherigen Kurs fortzuführen. „Zur Sanierung der Renten hat die Ökosteuer jetzt erst einmal ihr Scherflein beigetragen – der Ökosteuerbeitrag zur Rente sollte also auf dem bisherigen Niveau eingefroren werden.“ Natürlich wolle der FÖS die Ökosteuer weiter ausbauen – aber für künftige Ökosteuermehrerträge müsse man eben andere Verwendungen finden, etwa durch Entlastungen des Faktors Arbeit bei anderen Versicherungszweigen oder bei der Einkommenssteuer.

Bei der Ehrung Binswangers im Namen des Vereins hob der FÖS-Vorsitzende auch die geringe Zeitspanne hervor, die im Fall der Ökologischen Steuerreform seit der ersten Veröffentlichung bis zur praktischen politischen Umsetzung verstrichen sind: „Vom Lehrbuch zum Gesetzbuch in knapp einer Dekade – das gab es in der Geschichte der Steuersysteme noch so gut wie nie. Die Mehrwertsteuer wurde 1948 in Frankreich erfunden, und doch hat sie bis heute in vielen wichtigen Staaten noch nicht die überholte altmodische Umsatzsteuer abgelöst.“

Diese rasche Erfolg von Binswangers Arbeit sei sicher ein Beleg dafür, dass die Zeit für die Ökosteuer reif gewesen sei – aber nur wenige Menschen hätten zu dieser Reifung so viel beigetragen wie Prof. Binswanger selbst. Die Wahl von Adam Smith als Patron des Preis begründete Görres nicht zuletzt mit den Charaktereigenschaften des großen Ökonomen.

„Wer Adam Smith nur oberflächlich liest, der mag zunächst denken, die meisten dieser Sätze hätte ich selbst auch schreiben können, oder mein Kollege von nebenan. Anders als sein großer Antipode Karl Marx, anders als viele formelverliebte moderne Ökonomen zeichnet sich Adam Smith durch eine klare, oft sehr einfache Sprache aus.“

lungen haben sich die Ökosteuer-Zahlungen für die BASF auf 15,6 Mio. DM reduziert. Nach den ursprünglichen Plänen wären 131 Mio. DM zu zahlen gewesen. Da die BASF im Rahmen der Reform 13 Mio. DM weniger Rentenversicherungsbeiträge zahlen muss, reduziert sich die Nettobelastung auf 2,6 Mio. DM. Im Verhältnis zum Konzernumsatz in Höhe von 54,1 Milliarden DM beträgt die Ökosteuer-Belastung also weniger als 0,05 Promille.

Manchen hat diese scheinbare Schlichtheit dazu geführt, Adam Smith intellektuell zu unterschätzen.

Wer ihn aber ausführlicher studiert, der wird rasch feststellen, dass Adams Smith' Person und Werk von drei großen Tugenden geprägt sind: Einer Grundhaltung der Redlichkeit und Fairness, einer sehr genauen, auch psychologisch scharfsinnigen Beobachtung seiner Mitmenschen und ihrer vorgeschobenen wie tatsächlichen Motive, und einer unbestechlich kritischen Haltung auch gegenüber den ökonomisch Mächtigen und Erfolgreichen. Gerade diese Haltungen unterscheiden ihn von vielen heutigen, sogenannten Neoliberalen, die aus Adam Smith einen Vordenker rücksichtslosen Eigennutzes und maßloser Gier machen wollen. Adam Smith hat den Eigennutz von Jahrhunderte langer Diskriminierung im Christentum emanzipiert und deutlich gemacht, dass Eigennutz und Gemeinwohl sich keineswegs ausschließen müssen. Doch niemals hat er den Eindruck entstehen lassen, er halte denjenigen für den größten Förderer des Gemeinwohls der am rücksichtslosesten sein Eigeninteresse verfolgt. Gerade diese Haltungen sind es aber auch, die uns am Leben und am Werk von Hans-Christoph Binswanger am meisten beeindruckt haben.“

Prof. Binswanger freute sich insbesondere darüber, dass der Preis Adam Smith gewidmet ist, weil auf dessen Theorien sein neues Buch „Wachstumsspirale“ aufbaut. Ein Ziel, das der Staat bei Smith verfolgen soll, ist die Aufrechterhaltung des sozialen Friedens, d.h. der Staat müsse dafür Sorge tragen, dass der Prozess zur Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Lage fair und ohne Betrug ablaufe; das andere die Förderung des Glücks aller Bürger auf Grundlage der Freiheit und des Leistungsprinzips. Daraus leitet Smith dann die folgenden Staatsaufgaben ein:

„Erstens, das Land gegen Angriffe anderer Staaten zu schützen.

Zweitens, jedes Mitglied der Gesellschaft soweit wie möglich vor Ungerechtigkeit oder Unterdrückung durch einen Mitbürger in Schutz zu nehmen.

Und drittens, bestimmte öffentliche Anstalten und Einrichtungen zu gründen und zu unterhalten, die ein einzelner oder eine kleine Gruppe aus eigenem Interesse nicht betreiben kann, weil der Ge-

winn ihre Kosten niemals decken könnte.“ (Der Wohlstand der Nationen, 1776)

Prof. Binswanger griff diese Ideen in seiner Rede auf:

„Zwar gab es zu Zeiten von Adam Smith noch keine Umweltschutzvorschriften, weil man auch noch keine Umweltschäden im heutigen Sinne kannte. Aber wenn Adam Smith die Vorschriften zum Bau von Brandmauern ausdrücklich rechtfertigt, um die Feuergefahren zu bannen, und andere ähnliche Vorschriften, so dürfen wir annehmen, dass Adam Smith auch Einschränkungen der marktwirtschaftlichen Freiheit als notwendig angesehen und verteidigt hätte, wenn es darum geht, drohende Umweltschäden zu vermeiden. Umso mehr dürfen wir davon ausgehen, dass er marktwirtschaftliche Instrumente des Umweltschutzes befürwortet hätte, die anstelle der administrativen Vorschriften treten und die Freiheit der Entscheidung weniger einschränken – Instrumente also, wie sie die ökologische Steuerreform darstellt.

Ich freue mich über den Adam Smith-Preis besonders wegen des optimistischen Gehalts dieses Preises. Er enthält die Botschaft, dass die Marktwirtschaft, der man vielfach generell die Schuld an der heutigen ökologischen Krise gibt, sehr wohl nachhaltig gestaltet werden kann.“

Hintergrundinformation Adam Smith

Der schottische Moralphilosoph und Soziologe Adam Smith (geboren 05.06.1723 in Fife (Schott-

Hans Christoph Binswanger – Auszeichnung mit dem „Adam-Smith-Preis“

[Frankfurter Rundschau, 03.07.2004] Zur Person: Hans Christoph Binswanger, der Schweizer Wirtschaftspräsident ist mit dem "Adam-Smith-Preis für marktwirtschaftlichen Umweltschutz" des Münchner "Fördervereins Ökologische Steuerreform" ausgezeichnet worden. Binswanger gilt als "Erfinder" der Ökologischen Steuerreform. Seit 1969 ist er

land), gestorben 17.07.1790 in Edinburgh) ist der Begründer der modernen Nationalökonomie. Er orientierte sich unter anderen an dem englischen Philosophen David Hume. Die Wurzeln der sittlichen Beurteilung sah er in der Sympathie. Das wirtschaftliche Leben begründete er mit dem Eigeninteresse der Individuen. Er propagierte die Freiheit von Erwerb und Wettbewerb, die er als Grundvoraussetzung für eine gut funktionierenden Wirtschaftsleben erkannte.

Kurzlebenslauf Prof. Hans-Christoph Binswanger

- Geboren 1929 in Zürich
- Studium in Zürich und Kiel
- 1980-1992 Leiter der Forschungsgemeinschaft für Nationalökonomie
- 1992-1994 Direktor des Instituts für Wirtschaft und Ökologie
- 1969-1994 Professur für Volkswirtschaftslehre an der Universität St. Gallen

Die Dankesrede von Prof. Binswanger ist auf der FÖS-Homepage, in Anhang an das Protokoll der Mitgliederversammlung 2004, nachzulesen: <http://www.foes-ev.de/downloads/ProtokollMV2004.pdf>

Professor für Volkswirtschaftslehre an der Uni St. Gallen. In seinem 1983 veröffentlichten Buch "Arbeit ohne Umweltzerstörung" schlug er vor, den Energieverbrauch mit einer Umweltabgabe zu belasten. Aus deren Erträgen solle eine Entlastung des Faktors Arbeit über gesenkte Rentenbeiträge finanziert werden.

5. BUND: NACHRICHTEN UND KOMMENTARE

Kerosinsteuer: BUND-Konzept zur Besteuerung des inländischen Flugverkehrs

[BUND-Newsletter, 29.06.2004; Matthias Seiche] Am 8. Juni veröffentlichte die Financial Times Deutschland Pläne aus dem Bundesfinanzministerium zur Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr. Hans Eichel lancierte diesen Plan in erster Linie als Drohung an seine sparunwilligen Ministerkollegen. Der BUND nimmt den Finanzminister beim Wort und präsentiert ein Konzept zur Besteuerung des inländischen Flugverkehrs. Der BUND ist überzeugt, dass das Problem des Tanktourismus durch eine flugstreckenbezogene Erhebung der Kerosinsteuer gelöst werden kann. Eine nationale Kerosinsteuer lässt sich politisch

leichter durchsetzen als die grenzüberschreitende Besteuerung, weil sie weder am Veto anderer EU-Staaten noch am Bundesrat scheitern kann. Der BUND fordert die Bundesregierung auf, spätestens im Herbst den Vorschlag als Gesetz zu verabschieden. Das achtseitige Konzept des BUND zur Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr „Für Steuergerechtigkeit über den Wolken. Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr“ kann nachgelesen werden unter: http://www.bund.net/lab/reddot2/pdf/kerosinsteuer_inland.pdf

BUND fordert strenge Grenzwerte für Dieselfahrzeuge

[BUND-Newsletter, 29.06.2004; Stefan Bundscherer] Das Bundeskanzleramt und das Bundesumweltministerium arbeiten an Grenzwerten für zulässige Feinstaub-Emissionen von Dieselfahrzeugen, die als Vorlage für eine EURO-5-Abgasnorm dienen sollen. Dabei orientieren sie sich an der heute verfügbaren Technik und schaffen so eine wichtige Grundlage für die steuerliche Förderung von Partikelfiltern. Der massive Druck des BUND gemeinsam mit den Verbänden der Aktion "Kein Diesel ohne Filter!" zeigt Wirkung. Die deutsche Automobilindustrie setzt jedoch weiterhin auf Blockade und versucht, die steuerliche Förderung auf Fahr-

zeuge über 1200 ccm zu begrenzen, um den Markt der Kleinwagen "filterfrei" zu halten. Da Frankreich nun sogar einen nationalen Alleingang ankündigt, muss nach Auffassung des BUND auch Deutschland nicht mehr auf einen EURO-5-Vorschlag aus Brüssel warten. Der BUND wird den öffentlichen Druck aufrechterhalten, um Grenzwerte, die den heute schon verfügbaren Stand der Technik widerspiegeln, bereits für 2005 durchzusetzen. Hintergründe zu den neuen Grenzwerten für Dieselfahrzeuge können online nachgelesen werden http://www.bund.net/lab/reddot2/pdf/dieseleruss_grenzwerte.pdf

6. WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN DEUTSCHLAND

Einigung zum Einbau und steuerliche Förderung von Partikelfilter

[BMU-Pressemitteilung, 13.07.2004] Die deutsche Automobilindustrie hat zugesagt, alle Diesel-Pkw mit einem Partikelfilter auszurüsten. Die Bundesregierung will saubere Diesel ab 2005 steuerlich fördern. Das ist das Ergebnis des Gesprächs des Bundeskanzlers mit der Automobilindustrie. Dazu erklärt Bundesumweltminister Jürgen Trittin: Ich begrüße die Einsicht der deutschen Automobilindustrie, dass sie zu einer drastischen Reduzierung der Russartikel ihren Beitrag leisten möchte. Mit entsprechender Technik ist es möglich, über 99 % dieser gesundheitsgefährlichen Partikel zurückzuhalten.

Damit ist der Weg frei für den von uns seit über einem Jahr eingeforderten europaweiten Grenzwert von 2,5 Milligramm für 2010 im Rahmen einer neuen PKW-Abgasnorm EURO V. Es ist nun an der EU-Kommission, noch in diesem Jahr diesen Grenzwert für Europa rechtsverbindlich zu machen.

Unabhängig davon können wir in Deutschland schon ab Jahresbeginn sauberere Diesel fördern. Der dafür vorgesehene Wert bis 2008 erleichtert auch denen den Übergang zur ambitionierteren Technik, die bei der Entwicklung der letzten Jahre zurückgeblieben sind. Die Kombination eines scharfen Grenzwertes in Europa und einer vorgezogenen steuerlichen Entlastung in Deutschland wird

- wie heute schon bei EURO IV - sicherstellen, dass schon lange vor 2008 der Partikelfilter bei Diesel-

fahrzeugen die Regel sein wird. Sparsam und emissionsarm zu fahren ist so kein Widerspruch mehr.

Bund will Kfz-Steuer abschaffen

[Berliner Morgenpost 10.07.2004, Cornelia Wolber] Um rund 14 Cent pro Liter könnte der Benzinspreis steigen, wenn die Kfz-Steuer abgeschafft und die Mineralölsteuer erhöht würde. Im Finanzministerium gibt es bereits entsprechende Denkmodelle. Der Vorschlag von Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD), die Kfz-Steuer abzuschaffen und im Gegenzug die Mineralölsteuer zu erhöhen, ist allerdings umstritten. Während die Finanzminister von Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg, Gernot Mittler (SPD) und Gerd Stratthaus (CDU) den Vorstoß prinzipiell begrüßten, warnte der haushaltspolitische Sprecher der Unionsfraktion, Dietrich Austermann, vor zusätzlichen Belastungen für die Autofahrer.

Eichel hatte im Rahmen der Föderalismuskommission "zur Modernisierung der bundesstaatlichen Ordnung" unter anderem dafür plädiert, die Kfz-Steuer abzuschaffen und im Gegenzug die Mineralölsteuer zu erhöhen. Da das Aufkommen der Kfz-Steuer den Ländern zusteht, sollen ihnen alternativ die Einnahmen aus der Versicherungssteuer zugesprochen werden, die bislang in die Kassen des Bundes fließen. Das Aufkommen der beiden Steuerarten liegt bei jeweils rund acht Milliarden Euro. Allerdings ist das Aufkommen der Versicherungssteuer wesentlich ungleicher auf die einzelnen Bundesländer verteilt als das der Kraftfahrzeugsteuer.

"Die Kfz-Steuer ist unselig", sagte Mittler der Berliner Morgenpost. Offensichtlich steht hinter den Plänen zur Abschaffung der Kfz-Steuer der kostspielige Aufwand ihrer Erhebung, dem vergleichsweise geringe Erträge gegenüber stünden. Ein Teil des Verwaltungsaufwands, der auch durch Umzüge und Ummeldung von Pkw in einer Familie verstärkt werde, entfielen, wenn die Kfz-Steuer zu Gunsten einer höheren Mineralölsteuer abgeschafft würde. Am gesamten Steueraufkommen mache die Kfz-Steuer gerade zwei Prozent aus, verursache aber 40 Prozent des Vollzugsaufwandes. "Aufwand und Ertrag stehen in keinem Verhältnis", meint Stratthaus.

Würde die Kfz-Steuer gestrichen und in voller Höhe auf die Mineralölsteuer umgelegt, müsste der Preis pro Liter Benzin um 14 Cent steigen, warnt Austermann. Das könnten Autofahrer in Flächenländern und das deutsche Speditionsgewerbe nicht verkraften. "Der Autofahrer ist schon heute die Melkkuh der Nation." Die Chancen auf Umsetzung des Vorschlags werden ohnehin selbst im Bundesfinanzministerium als eher gering eingestuft - auch wegen europarechtlicher Probleme. So fordert Brüssel eine Mindestbesteuerung von Lastwagen. Gleichzeitig arbeitet die Kommission an einem Entwurf, der eine Höchstgrenze bei der Mineralölsteuer vorsieht. "Da gibt es schon heute kaum noch Spielraum", sagte Mittler. Dennoch sollte man Thema nicht gleich verwerfen, meinte Stratthaus. Letztlich sei es sinnvoll, den Kraftstoffverbrauch und nicht den Besitz eines Pkw zu besteuern.

UBA will an Kfz-Steuer festhalten – Behörde kritisiert Pläne des Bundesfinanzministers

[Berliner Zeitung, 09.07.2004, Rouven Schellenberger] Die Überlegungen des Bundesfinanzministeriums zu einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer sind bei Umweltexperten auf Skepsis gestoßen. Der Verkehrsexperte des Umweltbundesamtes (UBA), Axel Friedrich, nannte die Pläne "politisch kontraproduktiv". "Ich könnte es nicht verstehen, wenn man freiwillig auf ein solches Len-

kungsinstrument verzichtet", sagte Friedrich der Berliner Zeitung.

Der stellvertretende Fraktionsvorsitzende der Grünen, Reinhard Loske, bezeichnete die Pläne zwar als "überlegenswert". Allerdings gab auch Loske zu Bedenken, dass die Kfz-Steuer gute Möglichkeiten bietet, um Kunden zum Kauf sauberer Autos zu bewegen. Finanzminister Hans Eichel (SPD) will

nach Angaben aus Regierungskreisen die Kfz-Steuer abschaffen und dafür die Mineralölsteuer erhöhen. Den Bundesländern will er die entgangenen Einnahmen aus der Kfz-Steuer mit denen der Versicherungssteuer ersetzen. UBA-Verkehrsexperte Friedrich betonte, dass sich mit der Mineralölsteuer nur der reine Kraftstoffverbrauch senken lasse. Dagegen biete die Kfz-Steuer überdies die Chance, nach verschiedenen Schadstoffen zu unterscheiden und die Modelle der Autohersteller zusätzlich mit einer Art staatlichem Label zu versehen. So ergä-

ben sich zusätzliche Anreize für die Konzerne, saubere Autos zu bauen. Friedrich verwies zudem auf weitere Möglichkeiten zur Ausgestaltung der Steuer. So sei es sinnvoll, Autos nicht nach Hubraumgröße, sondern nach dem Kohlendioxid-Ausstoß zu besteuern. Dieses Konzept werde in den Niederlanden, Frankreich und Dänemark bereits verfolgt. Der gesamte Artikel ist nachzulesen im Archiv der Berliner Zeitung: <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/wirtschaft/357223.html?2004-07-10>

Die gute Steuer

[Berliner Zeitung, 10.07.2004, Rouven Schellenberger] Es gibt nicht viele Überlegungen aus dem Bundesfinanzministerium, die bei Landespolitikern spontane Zustimmung hervorrufen. Die Idee, die Kraftfahrzeugsteuer abzuschaffen und stattdessen in einer höheren Mineralölsteuer aufgehen zu lassen, ist eine dieser Ausnahmen. Die gerne nörgelnden Ministerpräsidenten, die die Kfz-Steuer kassieren, signalisieren Gesprächsbereitschaft – eine adäquate Entschädigung vorausgesetzt.

Tatsächlich ist es sinnvoll, Autos nach dem Verbrauch zu besteuern. Auch mangelt es diesem Land nicht an Bürokratie, sodass eine Steuer weniger zunächst einmal immer eine gute Nachricht ist. Dennoch wäre es ein Fehler, ausgerechnet die Kfz-Steuer abzuschaffen. Wenige Abgaben werden dem Sinn des Wortes "Steuern" so gerecht wie die Kraft-

fahrzeugsteuer. Über sie lässt sich eben nicht nur der Spritverbrauch lenken, sondern auch nach einzelnen Schadstoffen unterscheiden. So können die Autokonzerne zum Bau moderner Motoren animiert werden. Dass sie das nicht immer von alleine tun, zeigt das Beispiel der Partikelfilter. Deutsche Forscher hatten die Technik gegen die Krebs erregenden Dieselruß-Teilchen zwar früh entwickelt, die Konzernbosse allerdings bremsen solange bis die französische Konkurrenz vorbeizog. Geht es nach Trittin, sollen die Käufer von Autos mit Partikelfilter entlastet und die deutschen Hersteller ordentlich auf Trab gebracht werden. Das Druckmittel Kfz-Steuer in dieser Phase freiwillig preis zu geben, wäre höchst fahrlässig. Der Artikel ist nachzulesen im Archiv der Berliner Zeitung: <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/meinung/357168.html?2004-07-10>

Zu früh gefreut: Kfz-Steuer bleibt

[saar-echo.de, 12.07.2004, ddb] Überlegungen von Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD) zur Abschaffung der Kfz-Steuer sind offenbar bereits wieder vom Tisch. EU-rechtliche Hemmnisse ließen die Pläne wenig sinnvoll erscheinen, hieß es am Wochenende in Regierungskreisen in Berlin. Die Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt sowie der ADAC halten es grundsätzlich für richtig, die Kfz-Steuer aufzugeben und dafür die Mineralölsteuer zu erhöhen.

Niedersachsens Finanzminister Hartmut Möllring (CDU) sagte, es müsse aber sichergestellt sein, dass den einzelnen Bundesländern keine finanziellen Ausfälle entstünden. Eichels Überlegung, den Län-

dern zum Ausgleich die Einnahmen aus der Versicherungssteuer zu überlassen, sei nicht ausreichend. Der CDU-Politiker schlug vor, den Ländern einen Anteil an der dann erhöhten Mineralölsteuer zu überlassen.

Sachsen-Anhalts Finanzminister Karl-Heinz Paqué (FDP) sagte, es handele sich um einen ordnungspolitisch richtigen Ansatz. "Wenn man sich im Extremfall vorstellt, dass das Auto das ganze Jahr nur in der Garage steht, ist die Kfz-Steuer so etwas Ähnliches wie eine Steuer auf ein Möbelstück", argumentierte der Finanzminister. Das sei "nicht zeitgemäß." Die Versicherungssteuer reiche aber als Kompensation für ihren Wegfall nicht aus, zumal

sie gerade den ostdeutschen Länder kaum Einnahmen beschere würde.

Die Leiterin der ADAC-Abteilung Verkehrspolitik, Andrea David, wertete den Ansatz, die Kfz-Steuer abzuschaffen und die Mineralölsteuer anzuheben, als umweltpolitisch richtig. "Wer viel fährt, zahlt dann auch viel", sagte sie. Allerdings müsse die Umstellung "aufkommensneutral" sein. Sie dürfe

Kfz-Steuer modernisieren statt abschaffen!

[FÖS-Pressemitteilung, 12.07.2004] Die am Wochenende entbrannte Debatte um die Kfz-Steuer geht nach Auffassung des Fördervereins Ökologische Steuerreform in die falsche Richtung. „*Nicht die Abschaffung, sondern die Modernisierung anhand ökologischer Kriterien und die Beseitigung der Steuervorteile für schwere Geländewagen, müssen jetzt auf die Tagesordnung*“, erklärte FÖS-Vorsitzender Dr. Anselm Görres. „*Jetzt eine Streichung der Kfz-Steuer zu fordern, ist absurd.*“

Das Bundesfinanzministerium hat zurecht auf die erheblichen EU-rechtlichen Hindernisse hingewiesen, die einem Wegfall wenig Chancen einräumen. „*Mit Blick auf künftige Entwicklungen der europäischen Steuer- und Umweltpolitik ist es geradezu leichtfertig, dieses viel zu wenig genutzte Steuerungsinstrument aus der Hand zu geben*“, so Görres. Eine verbesserte Kfz-Steuer hat umweltpolitische Vorteile, da sie – anders als die Mineralölsteuer – die einzigartige Chance bietet, auch solche Schadstoffe zu erreichen, die nicht direkt mit dem Benzinverbrauch zusammenhängen.

„*Die bisherige Orientierung am Hubraum ist keine geeignete Bemessungsgrundlage für die gewünschte ökologische Lenkungswirkung beim Autokauf. Neben den klassischen Schadstoffen wie insbesondere Stick- und Schwefeloxiden müssen bei einer Ökologisierung sowohl der Ausstoß von Klimagasen und Partikelemissionen, als auch bisher nicht berücksichtigte Faktoren wie Lärm, Gewicht und Flächenbedarf eines Fahrzeugs berücksichtigt werden. Jedes Auto und jeder LKW verbrauchen Fläche und benötigen Infrastruktur. Deshalb ist eine modernisierte Kfz-Steuer als Ergänzung zur Mine-*

ralölsteuer ein richtiges Lenkungsinstrument“, so Görres.

Besonders die von allen beklagte Steuersubvention für schwere Geländewagen von im Durchschnitt 700 Euro jährlich, erfordert noch in diesem Herbst eine Neuregelung der im Bundesrat zustimmungspflichtigen Kfz-Steuer. Dem Staat entgehen allein durch diese Gesetzeslücke jährlich Einnahmen von 120 Mio. Euro. Die Neuzulassungen schwerer Geländewagen sind im vergangenen Jahr um 22,8 Prozent gestiegen. Ihr Anteil am Gesamtbestand der Fahrzeuge liegt bei knapp zwölf Prozent. Viele Modelle, die unter das Steuerprivileg fallen, verzeichneten im letzten Jahr überdurchschnittliche Zuwächse bei den Neuzulassungen. Wegen ihres hohen Gewichts sind die Fahrzeuge durch hohen Spritverbrauch und zum Teil erhöhten Schadstoffausstoß gekennzeichnet.

Nicht übersehen werden sollte im Zusammenhang von Kfz-Steuer und Mineralölsteuer, dass uns bei letzterer die Steuersätze der Nachbarstaaten Grenzen setzen, bei ersterer nicht. Görres: „*Es ist relativ leicht im Ausland zu tanken, aber äußerst schwer dort sein Auto anzumelden.*“ Außerdem sei der Zusammenhang zwischen Mineralöl- und Kfz-Steuern nicht außer Acht zu lassen: Jede Änderung bei der Kfz-Steuer (die den Diesel heute benachteiligt) müsse mit einem Abbau der Dieselsubvention bei der Mineralölsteuer Hand in Hand gehen.

Eine Ökologisierung der Kfz-Steuer ist daher überfällig. Sie wirkt sich direkt auf die Neuwagenkäufe aus. Umweltfreundliche Fahrzeuge könnten so bessere Chancen auf dem Markt bekommen. Nachzulesen auch unter: <http://www.foes-ev.de/3aktuelles/pressemit040712.html>

Ökologische Steuerreform bringt Einsparung von CO₂

[FÖS, 14.07.2004, Michaela Neumayr] Die beiden parlamentarischen Anfragen vom Mai 2004 „Wie viel Primärenergie (in Steinkohleeinheiten) und wie viel CO₂ (in t) wurde durch die Ökosteuer seit Ein-

führung derselbigen jährlich in Deutschland eingespart?“, wurden durch die Bundesregierung mittlerweile offiziell beantwortet.

	1999	2000	2001	2002	2003	Summe
CO₂-Reduktion in Mio. t	-4 bis -7	-6 bis -15	-7 bis -19	-8 bis -21	-9 bis -24	-34 bis -86
Reduktion des Energieverbrauchs in Mio. t. SKE	-2,2 bis -3,9	-3,9 bis -8,4	-3,9 bis -10,6	-4,5 bis -11,8	-5,1 bis -13,5	-19,6 bis -48,2

Das bedeutet, dass sich deutschlandweit die CO₂-Emissionen seit 1998 (damals 881,4 Mio. t) um etwa vier bis zehn Prozent verringert haben und der Primärenergieverbrauch ebenfalls (Stand 1998: 489 Mio. t. SKE) um rund vier bis zehn Prozent redu-

ziert wurde. Die beiden Antwortschreiben können eingesehen werden unter <http://www.foes-ev.de/downloads/EinsparungCO2.pdf> sowie unter <http://www.foes-ev.de/downloads/EinsparungenOES.pdf>

Emissionshandel: Zu sehr am Besitzstand orientiert

[taz, 25.05.2004, Matthias Urbach, gekürzter Artikel] Mit dem Nationalen Allokationsplan (NAP), der die Details des Emissionshandels regelt, ist der rot-grünen Koalition kein Meisterstück gelungen. ExpertInnen kritisieren das rot-grüne Klimagesetz dahingehend, dass es sich zu sehr am Besitzstand und zu wenig am Einsparpotenzial orientiert – wie in der Anhörung des Umweltausschusses hervorging.

ständlichen und teils ungerechten Regeln beklagen inzwischen auch Abgeordnete der Koalition. Doch viel wird sich daran dennoch nicht mehr ändern.

Gleich zwei Experten, Hans-Jochen Ziesing vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung und Christoph Bals von Germanwatch, wollten nicht ausschließen, dass die EU-Kommission Deutschland den NAP noch einmal zur Überarbeitung zurückgeben könnte. Drastisch auch das Urteil von Felix Matthes vom Öko-Institut: "Das Emissionsziel für Anlagen ist Ergebnis eines politischen Aushandlungsprozesses, dessen innere Rationalität und Konsistenz sich nur schwer erschließt." Die um-

Für Matthes ist inzwischen völlig unsicher, ob die EU den "marktwirtschaftlichen Anreiz", der den Emissionshandel im Kern ausmacht, überhaupt noch sichern kann. Im deutschen NAP bekäme jede Fabrik so viele Verschmutzungsrechte wie sie nach ihren historischen Emissionen brauche. Wie viel sie tatsächlich an Emissionen einsparen kann, werde dagegen - anders als etwa in Holland - nicht gewürdigt. "Der NAP basiert auf dem Prinzip der Besitzstandsgerechtigkeit: Wer viel emittiert, kriegt viel." So statten die Regeln die Konzerne Eon, RWE und Vattenfall mit ihren teils sehr alten Kohlekraftwerken besonders gut aus. EnBW, das vor allem Atommeiler ersetzen muss, fährt mit dem NAP deutlich schlechter.

Brüssel gibt grünes Licht für deutschen Plan für die Zuteilung der Emissionszertifikate

[BMU Pressedienst, 07.07.2004] Die EU-Kommission in Brüssel hat am 7. Juli den deutschen Plan für die Zuteilung von Zertifikaten für den Emissionshandel genehmigt. Dazu erklärt Bundesumweltminister Jürgen Trittin:

samt genehmigt. Dies ist eine Bestätigung der ambitionierten deutschen Klimaschutzpolitik. Damit ist der Weg frei für die Zuteilung der Emissionszertifikate in Deutschland. Die Zuteilung erfolgt auf der Basis des Zuteilungsgesetzes. Sie wird wie geplant bis zum 30. September vorgenommen. Damit kann der Handel in Deutschland pünktlich zum 1.1. 2005 starten.“

„Die Kommission hat ein erfreuliches und richtungsweisendes Signal gesetzt. Sie hat den deutschen Plan, der schon in der ersten Handelsperiode eine Reduzierung der CO₂-Mengen vorsieht, insge-

Die Kommission hat insbesondere das Kernstück des Plans, die Übertragungsregelung, unverändert akzeptiert. Damit wird der aus Klimaschutzgründen notwendige Anreiz zur Erneuerung und Modernisierung des Kraftwerksparks in Deutschland gegeben. Beim Ersatz alter ineffizienter Anlagen durch neue hocheffiziente Anlagen dürfen 4 Jahre Zertifikate behalten werden, danach gilt eine Befreiung von Minderungspflichten für die Dauer von 14 Jahren. Um es bildlich zu sagen: Der Ersatz der alten Braunkohleblöcke in Frimmersdorf durch eine moderne Braunkohleanlage in Grevenbroich und damit die Einsparung von zwei Millionen Tonnen CO₂ ist gesichert. Die Investitionen in neue Gas- und Dampfkraftwerke, die von verschiedenen Unternehmen angekündigt wurden, haben so einen soliden Rahmen.

Die Bundesregierung hatte sich in Brüssel dafür eingesetzt, dass die Allokationspläne der anderen Mitgliedsstaaten auch unter der Frage bewertet werden, dass sie tatsächlich zu Minderungen vom Treibhausgasen führen. Dem ist die Kommission nachgekommen. Sie hat anderen Staaten verbindliche inhaltliche und zeitliche Vorgaben für Änderungen ihrer Pläne gemacht. So müssen Österreich,

Irland und Slowenien Überallokationen, also zuviel zugestandene Zertifikate für die Wirtschaft, zurücknehmen. Dies ist erfreulich. Wir sind verwundert, dass die Kommission unsere Vorschläge zur Bekämpfung des Missbrauchs beim Emissionshandel als zu scharf ablehnt. Deutschland wird Gespräche mit der Kommission über die Frage führen, wie der Missbrauch mit nicht benötigten Zertifikaten unterbunden werden kann, wenn wir solche Zertifikate nicht nachträglich einziehen dürfen. Zu diesen technischen Fragen erwarten wir Vorschläge aus Brüssel. Die Gespräche mit der Kommission werden im Lichte der praktischen Erfahrungen mit dem Emissionshandel geführt – zumal die Anwendung der Missbrauchsregeln nicht vor 2006 ansteht.

Deutschland muss, um seine Verpflichtungen aus dem Klimaschutzprotokoll von Kioto zu erfüllen, 17 Millionen Tonnen CO₂ bis 2012 einsparen. Davon müssen Industrie und Energiewirtschaft 10 Millionen beitragen. Die übrigen 7 Millionen Tonnen entfallen auf die Sektoren Privathaushalte und Verkehr. Der Emissionshandel wird der Industrie helfen, ihr Ziel kostengünstig zu erreichen und bis zu 500 Mio. Euro sparen.

Brandenburgs Polizisten fahren mit polnischem Benzin

[N24.de, ddp, AP, 11.05.2004, gekürzter Artikel] Selbst die deutsche Polizei muss jetzt sparen. Sie nutzt deshalb die neue Offenheit der EU. Ein Polizeisprecher bestätigte einen Bericht der "Märkischen Oderzeitung", wonach etwa jeder fünfte der 100 Streifenwagen des Schutzbereiches Oder-Spree/Frankfurt (Oder) regelmäßig in Polen betankt

wird. Der Schutzbereich wolle damit seinen Etat schonen und die Ausgaben für Kraftstoffkosten niedrig halten. Pro Liter ließen sich 30 Cent und mehr sparen. Die Sprecherin des Mineralölwirtschaftsverbandes kritisierte allerdings, dass ein "Staatsbetrieb wie die Polizei" so die vom Staat in die Höhe getriebene Mineralölsteuer umgeht.

Steuerprivileg für schwere Geländewagen abschaffen

[Pressemitteilung des Bundestages vom 01.07.2004] Die Bundesregierung soll dafür sorgen, dass die als Nutzfahrzeuge zugelassenen schweren Geländewagen nur noch als Pkw zugelassen und besteuert werden können. Dies verlangen SPD und Bündnis 90/Die Grünen in einem Antrag (15/3468), über den der Bundestag am 1. Juli abstimmt.

Schwere Geländewagen, heißt es zur Begründung, erfreuten sich zunehmender Beliebtheit. Die Neuzulassungen seien im vergangenen Jahr um 22,8

Prozent gestiegen, ihr Anteil am Gesamtbestand der Fahrzeuge habe bei knapp zwölf Prozent gelegen. Viele Modelle, die unter das Steuerprivileg fielen, hätten im letzten Jahr überdurchschnittliche Zuwächse bei den Neuzulassungen zu verzeichnen gehabt. Wegen ihres hohen Gewichts seien die Fahrzeuge durch hohen Spritverbrauch und zum Teil erhöhten Schadstoffausstoß gekennzeichnet. Der Bundesfinanzhof habe 1998 entschieden, dass für die als Pkw zugelassenen schweren Geländewa-

gen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 Tonnen nicht die schadstoffbezogene Hubraumbesteuerung für Pkw, sondern die günstigere Besteuerung für Nutzfahrzeuge (nach Gewicht) anzuwenden sei. Bei dieser Einstufung würden Schadstoffemissionen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen nach den günstigeren Vorschriften für Nutzfahrzeuge berechnet. Somit dürften diese Wagen mehr Schadstoffe ausstoßen als vergleichbare Pkw und seien noch steuerlich begünstigt. Für

die gewerbliche Nutzung bieten einzelne Hersteller nach Darstellung der Fraktionen schwere Kombi-Pkw auch als Nutzfahrzeug an. Weiterhin gebe es die Möglichkeit, die höhere Hubraumbesteuerung durch Umrüstung in ein Nutzfahrzeug zu vermeiden. Der Artikel findet sich unter: http://www.bundestag.de/bic/hib/2004/2004_176/02.htm; der Antrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen kann [hier](http://dip.bundestag.de/btd/15/034/1503468.pdf) abgerufen werden.

Ökosteur sei Dank: Umweltfreundlicher Autofahren mit Erdgas und Eco-Driving

[FÖS, 22.05.2004] Erdgas heißt: Volltanken und Fahren für die Hälfte des Geldes. Erdgas - englisch "CNG" (Compressed Natural Gas) - ist ein preisgünstiger und zugleich "sauberer" Kraftstoff. In Relation zu Benzin beträgt der Preisvorteil für die energetisch vergleichbare Menge an Erdgas über 50 Prozent, und selbst im Vergleich zu Diesel noch rund ein Drittel. Dieser Kostenvorteil entsteht in Deutschland durch den günstigeren Steuersatz von Erdgas, der im Rahmen der Ökologischen Steuerreform bis Ende 2020 gesetzlich festgelegt ist. Zudem hat Erdgas eine positive Umweltbilanz.

Ford hat sich darauf eingestellt und bereits wirtschaftliche Erdgasfahrzeuge herausgebracht – mit dem Ford Focus CNG und dem Ford Transit CNG. Zusätzlich bietet das Unternehmen auch maßgeschneiderte Spritspar-Trainingskurse (Ford Eco-Driving) an. Denn es genügt nicht, sparsame Autos zu bauen. Jede/r Autofahrer/in sollte außerdem wissen, wie sie/er das Einsparpotenzial moderner Au-

tos auch konsequent ausschöpfen kann - unabhängig davon, ob Benzin, Diesel oder Erdgas getankt wird. Es geht also um die Summe aus innovativer Fahrzeugtechnik und intelligentem Fahrstil. So lassen sich die Kraftstoffkosten um bis zu zwei Drittel senken: rund 50 Prozent dank des kostengünstigen Kraftstoffs Erdgas (verglichen mit Benzin) und zusätzlich im Schnitt 25 Prozent durch den Eco-Driving-Fahrstil.

Bezogen auf eine jährliche Fahrleistung von 12.000 Kilometer kann der oder die "Eco-DriverIn" rund 250 Euro sparen. Deutschlands AutofahrerInnen hätten im Eco-Driving-Fahrstil ein Sparpotenzial von über zehn Milliarden Euro jährlich. Auch die Umwelt würde profitieren mit einem Potenzial von etwa 25 Millionen Tonnen CO₂. Mehr zu diesem Thema findet sich bei <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,296415,00.html> und unter <http://www.ford-eco-driving.de>.

Car-Sharing in Deutschland wird beliebter

[Pressemeldung Münchner Merkur, 16.05.2004, Zusammenfassung] Die hohen Preise für Benzin und Diesel, aber auch die wirtschaftliche Lage bewegen die Deutschen dazu, ihre gewohnten Verhaltensweisen zu verändern. Immer mehr lassen ihr eigenes Auto zu Hause stehen und teilen sich einen Pkw mit anderen Personen. Bundesweit wurde im Vorjahr ein Zuwachs von 15 Prozent auf 68 500 KundInnen verbucht, wie der Geschäftsführer des Bundesverbands Car-Sharing, Birger Holm, berichtet. Im laufenden Jahr soll die Zahl der KundInnen auf über 70 000 gesteigert werden.

Im Durchschnitt werde ein Auto nur rund 45 Minuten am Tag gefahren, so Holm. Daraus folgt, dass es mehr als 23 Stunden ungenutzt herumsteht und oft wertvolle Freiflächen blockiert. An diesem Punkt setzt das Car-Sharing an: Ein Car-Sharing-Auto ersetzt sechs bis zehn Autos. Verträge mit Car-Sharing-Anbietern sehen neben einer Kautionsaufnahmegebühr und einem monatlichen Fixbetrag vor. Zusätzlich müsse für das Auto entsprechend der jeweiligen Nutzungsdauer und Streckenlänge gezahlt werden. Weitere Infos unter: <http://www.carsharing.de>

Energieorientiertes Steuersystem: Überlegungen zur Neugestaltung des Steuersystems

[Rainer Götz, Kurzzusammenfassung seines Entwurfes für ein energieorientiertes Steuersystem] Der Autor skizziert ein neuartiges Steuersystem, mit dem allgemein anerkannte gesellschaftspolitische Ziele besser als bisher erreicht werden könnten. Er schlägt vor, die beiden wichtigsten Steuerfunktionen, nämlich die Funktion der Steuer als Finanzquelle für den Staat und die Lenkungsfunktion, optimal miteinander zu verknüpfen. Der Entwurf unterscheidet die „progressive Energiesteuer“ und die „progressive energieorientierte Gewinnsteuer“. Der Ertrag beider Steuern soll an Stelle der bisherigen gewinn-, einkommens-, und umsatzorientierten Steuern den überwiegenden Teil des staatlichen Finanzbedarfs decken. Durch eine Dynamisierungsregelung wird sichergestellt, dass dem Staat auch bei sinkendem Energieverbrauch und bei Gewinneinbrüchen in der Wirtschaft ausreichende Steuereinnahmen zur Verfügung stehen.

Progressive Energiesteuer

Bei der betriebliche Energiesteuer ergibt sich die Progression aus dem Verhältnis der im Betrieb verbrauchten Energie zur Anzahl der im Betrieb beschäftigten Personen. Je mehr Energie ein Betrieb pro Angestellten bezieht, desto höher ist der Steuersatz pro verbrauchter Energieeinheit. Ein Betrieb kann seine Steuerbelastung senken, indem er entweder weitere Personen einstellt, weniger Energie verbraucht oder einen grösseren Anteil der benötigten Energie auf umweltverträgliche Weise selbst produziert. Bei der von einem Privathaushalt zu entrichtenden privaten Energiesteuer ergibt sich die Progression aus dem Verhältnis der bezogenen Energiemenge im Vergleich zur Anzahl der Personen, die diesem Haushalt angehören.

Energieorientierte progressive Gewinnsteuer

Gewinnorientierte Betriebe unterliegen der betrieblichen Gewinnsteuer, bei der eine spezielle Progressionsmischberechnung zur Anwendung kommt. Der erwirtschaftete Gewinn wird in Beziehung gesetzt zur Menge der verbrauchten elektrischen Energie und zur Anzahl der beschäftigten Personen. Die Progression ist so definiert, dass der erwirtschaftete Gewinn zu einem umso höheren Satz versteuert werden muss, je mehr elektrische Energie benötigt wird und je weniger Angestellte beschäftigt sind. Ein gewinnorientierter Betrieb kann durch umweltverträgliche Eigenproduktion elektrischer Energie, durch Energiesparmassnahmen sowie durch die Beschäftigung zusätzlicher Arbeitskräfte die Steuerbelastung vermindern.

Sozialversicherungen

Ergänzend zum energieorientierte Steuersystem skizziert der Autor ein Sozialversicherungssystem, das ohne Lohnabzüge auskommt, Leistungsbereitschaft und Eigenverantwortung fördert und gleichzeitig soziale Gerechtigkeit und soziale Sicherheit auf einem hohen Niveau garantiert.

Ausblick

Der Autor erwartet bei der Umsetzung seines Entwurfs positive Auswirkungen. Er regt an, dass alle wissenschaftlichen Fachdisziplinen, deren Forschungsgebiete sich mit finanz-, wirtschafts- und sozialpolitischen Fragen auseinandersetzen oder deren Aufgabenfelder in anderer Weise von den Auswirkungen eines steuerpolitischen Systemwechsels betroffen wären, mit Modellrechnungen testen, inwieweit die auf Plausibilitätsbasis beruhenden Überlegungen einer wissenschaftlichen Überprüfung standhalten. Die Langform des Entwurfes ist nachzulesen unter: <http://www.foes-ev.de/downloads/Energiesteuersystem.pdf>

7. WEITERE UMWELT- UND FINANZTHEMEN INTERNATIONAL

Umweltrat unterstützt Deutschlands Vorstoß für anspruchsvollen Partikelgrenzwert

[BMU Pressenachrichten vom 28.06.2004] Auf Initiative von Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat der EU-Umweltrat die europäische Kommission aufgefordert, noch im Herbst dieses Jahres einen Vorschlag für einen anspruchsvollen Partikelgrenzwert für Diesel-PKW vorzulegen. Der deutsche Vorschlag fand auf der heutigen Ratssitzung in Luxemburg breite Unterstützung.

Trittin: "Dies ist ein klares Signal, europaweit schnell zu handeln, um das Problem der Feinstpartikel zu lösen. Mit dem Partikelfilter können 99 % der Partikelemissionen herausgefiltert werden. Diese Technik ist serienreif und bereits über 500.000 Mal eingesetzt worden. An diesem Stand der Technik muss sich ein neuer Grenzwert orientieren." Die

Belastung durch Feinstpartikel ist eines der letzten großen Probleme der verkehrsbedingten Luftverschmutzung. Partikel aus Dieselmotoren können die menschliche Gesundheit beeinträchtigen. Studien zu Folge kann die Lebenserwartung verkürzt werden. In Deutschland sind auf die Partikelemissionen rund 14.000 Tote jährlich zurückzuführen, in Frankreich sogar 30.000.

Bundesumweltminister Trittin: "Eine rasche Erarbeitung der geplanten Euro-Fünf-Norm ist erforderlich, um der Autoindustrie Planungssicherheit zu geben. Außerdem ist ein europaweiter Grenzwertvorschlag die Basis für eine steuerliche Förderung."
Nachzulesen unter:
<http://www.bmu.de/de/1024/js/presse/2004/pm196/>

Stillstand bei CO₂-Abgabe in der Schweiz

[Medienmitteilung des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 11.06.2004] Der Bundesrat will die vom Gesetz vorgeschriebenen klimapolitischen Ziele mit zusätzlichen Maßnahmen erreichen. Er will im Vernehmlassungsverfahren vier mögliche Varianten unterbreiten. Drei davon enthalten eine CO₂-Abgabe, eine umfasst einen freiwilligen Klimarappen auf Treibstoffen. An seiner Aussprache hat der Bundesrat beschlossen, die ausgearbeiteten Varianten im Herbst in die Vernehmlassung zu

schicken. Welche Lösung er dem Parlament konkret vorschlagen wird, wird er vom Ergebnis der Vernehmlassung, aber auch von der Vorgehensweise in anderen europäischen Ländern sowie der Konkurrenzsituation der einheimischen Wirtschaft abhängig machen. Die definitiven Entscheide wird er nach Auswertung der Vernehmlassungsergebnisse fällen. Der Artikel ist abrufbar unter:
<http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20040611/0>

Experten suchen den Anfang vom Ende des Öls

[taz, 27.05.2004, Stephan Kosch] Das gegenwärtige Ölpreisniveau ist für Colin Campbell Vorbote einer grundsätzlichen Wende in der weltweiten Energieversorgung. "Es gibt keine freien Kapazitäten mehr in der Welt und damit keine obere Grenze für den Ölpreis", sagte der Öl-Geologe und Gründer der Association for the study of Peak Oil (ASPO) am Rande eines Kongresses der Vereinigung in Berlin. Etwa 200 Teilnehmer aus Ölunternehmen und Wissenschaft diskutierten zwei Tage lang erneut die Frage, wann die weltweite Ölförderung ihren Höhepunkt erreicht. Denn ab dann würde sie auf den Punkt zusteuern, an dem sie die steigende Nachfrage vor allem aus Asien nicht mehr decken kann.

Eine einheitliche Meinung dazu gibt es nicht. Aber nach Campbells Einschätzung könnte dieser so genannte Peak Oil bereits im kommenden Jahr erreicht werden. Dies könne aber auch ein paar Jahre

später geschehen. Doch selbst wenn sich der Zeitpunkt bis in das nächste Jahrzehnt verschieben sollte, ändert das nichts an der Grundtendenz der in der ASPO vernetzten Wissenschaftler: Ihrer Einschätzung nach sind nicht nur die vorhandenen Reserven, sondern auch die Förderkapazitäten weltweit begrenzt und werden bald abnehmen.

Denn bei der Ausbeutung eines Ölfeldes sinkt der Druck in dem unterirdischen Reservoir stetig, weshalb unausweichlich irgendwann nur noch weniger Öl ans Tageslicht gefördert werden kann. Und dieses Problem hat, so glauben die ASPO-Mitglieder, die gesamte Ölwirtschaft weltweit. Schließlich nimmt die Zahl der neu entdeckten Ölfelder immer weiter ab - auch hier ist ein Ende in Sicht. Die Konsequenzen werden Campbell zufolge bereits in den kommenden Jahren deutlich werden. Trotz eines

wegen der Spekulation der Märkte schwankenden Ölpreises wird sich Öl insgesamt verteuern.

Die Wirtschaft ist darauf nicht vorbereitet. "Als Erstes werden die Aktienmärkte zusammenbrechen", prognostiziert Campbell, der früher selbst für Konzerne wie BP und Amoco gearbeitet hat. Kein Unternehmen berücksichtige in seiner Bilanz die Grenzen der Energieversorgung. Deshalb seien die Grundannahmen falsch, der Marktwert der Unternehmen also übertrieben. Die Vertreter der Ölindustrie folgten diesen Annahmen auf dem Kongress erwartungsgemäß nicht. Die Ölreserven werden bis 2020 und darüber hinaus noch die weltweite Nachfrage stillen könne, sagte zum Beispiel Jeffrey Johnson, beim Exxon-Konzern zuständiger Manager für Produktion und Geowissenschaften. Dabei verwies er unter anderem auf die stetig weiterentwickelte Technologie zur Entdeckung und Ausnutzung von Ölfeldern. Er erwartet, dass der Energiebedarf 2020 weltweit noch zu 80 Prozent mit Öl, Gas und Kohle gedeckt wird. *"Erneuerbare Energien werden eine Nische füllen, aber nur einen sehr geringen Teil des Bedarfs stillen."*

Auch Fatih Birol von der Internationalen Energieagentur (IEA) zeigte sich überzeugt, dass die gesi-

cherten Öl- und Gasreserven noch 25 Jahre ausreichen. Es sei eine "realistische Einschätzung", dass die erneuerbaren Energien in diesem Zeitraum weltweit eine geringe Rolle spielen werden. Campbell sieht dies anders. Nach seiner Auffassung steht die Welt am Beginn der zweiten Hälfte des Ölzeitalters, in dem die Bedeutung der fossilen Energieträger abnimmt. Bis die alternativen Energien in der "neuen Welt, die sich jetzt öffnet", die entscheidende Rolle spielen, sieht er zunächst eine Reduzierung des Verbrauchs als ersten wichtigen Schritt an.

Dies könnte auch zu internationalen Abkommen zwischen Staaten führen. In diesen sollten sich, fordert Campbell, die Unterzeichner verpflichten, sowohl den Import als auch die Förderung von Öl zu quotieren. Die jeweilige Menge müsse prozentual von den noch bestehenden geschätzten Reserven abhängen. Dies würde auch für mehr Transparenz sorgen, da die einzelnen Staaten ihre Daten über vorhandene Reserven offen legen müssten. Die Verbraucher würden stimuliert, weniger zu verbrauchen. Auf lange Sicht ist der Geologe aber vom Ende der fossilen Energie überzeugt: "Es gibt keine Alternative zu den alternativen Energien."

Steuerbefreiung für Flugbenzin abschaffen oder: Subventionsabbau für mehr Gestaltungsspielraum in der EU

[EU-Rundschreiben, 04.05.2004, Anna Lührmann]
Die EU-Kommission hat im Februar ihren Vorschlag für den EU-Haushalt 2007-2013 vorgestellt. In den kommenden harten Verhandlungen stehen sich berechnete Ausgabenwünsche und notwendige Sparappelle gegenüber. Streit ist vorprogrammiert. Konsequenter Subventionsabbau könnte den Konflikt jedoch entschärfen. Eine Möglichkeit ist die Abschaffung der Steuerbefreiung für Flugbenzin. Das Aufkommen aus einer europaweiten Kerosin-Steuer sollte als Ergänzung zu den bisherigen Zahlungen der Mitgliedstaaten dem EU-Haushalt zugeführt werden.

Am 10. Februar hat die Kommission ihre Karten auf dem Tisch gelegt: die so genannte finanzielle Vorausschau. Die EU muss sich in den nächsten zwei Jahren darauf verständigen, wofür sie bis 2013 wie viel Geld ausgegeben will. Schon bevor die

Vorschläge auf dem Tisch lagen, haben die sechs Nettozahler, darunter auch Deutschland, klar gemacht, dass sie nicht bereit und in der Lage sind, künftig mehr zum EU-Haushalt beizutragen als die aktuellen rund 1 % des Bruttonationaleinkommens. Die EU-Kommission hält dies für illusorisch. Das Problem muss daher sowohl auf der Einnahme- als auch der Ausgabenseite gelöst werden. Dazu müssen Mittel umgeschichtet und Subventionen abgebaut werden. Agrarausgaben und Strukturfonds dürfen nicht länger drei Viertel des EU-Haushalts ausmachen und müssen zielgerichteter und nachhaltiger werden.

Lenkungswirkung und Wettbewerbsgerechtigkeit

Es ist auch nicht länger erklärbar, warum der Luftverkehr weiterhin mit Milliarden subventioniert

werden muss. Die Branche ist im letzten Jahrzehnt stetig gewachsen: Der Flugverkehr hat in den vergangenen zehn Jahren weltweit um rund 70 % zugenommen. Die stetig steigenden Flugverkehrsemissionen sind ein Albtraum für den Klimaschutz und konterkarieren die europäischen Kioto-Verpflichtungen.

Eine Maßnahme dieser verheerenden Entwicklung entgegenzuwirken ist, endlich die Steuerbefreiung für Flugbenzin aufzuheben. Eine europaweit vereinbarte Flugbenzin-Abgabe würde Wettbewerbsgerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern, besonders zwischen Flugzeug und Schiene, herstellen. Die Steuer soll national erhoben und das Aufkommen dem EU-Haushalt zugeführt werden. Auch der österreichische Kanzler Schüssel hat diese Idee ins Spiel gebracht, um den Konflikt zwischen Kommission und Nettozahlern zu entschärfen (Handelsblatt 19.01.2004). Denn eine europaweite Kerosin-Steuer trägt zur Entlastung der Nettozahler bei und verschafft der EU neue Einnahmen. Sie verbindet die ökologische Lenkungswirkung mit mehr Wettbewerbsgerechtigkeit im Verkehrsbereich. Diese positive Lenkungswirkung ist gerade für die Anrainer von Großflughäfen eine Hoffnung, das stetig gestiegene Flugverkehrsaufkommen künftig einzudämmen. Die Folgen von Fluglärm und Emissionen sind für Anwohner in Flughafennähe ein immer größeres Problem geworden.

Seit Jahren fordern deshalb die Grünen eine Kerosinsteuer oder eine andere Flugverkehrsabgabe, die den wahren Preis des Flugverkehrs sichtbar macht.

Ziel europäische Flugverkehrsabgabe

Im Koalitionsvertrag von 2002 haben Grüne und SPD erneut vereinbart, "die Einführung einer europäischen flugstreckenbezogenen Emissionsabgabe" zu unterstützen. Mit der dieses Jahr in Kraft getretenen EU-Richtlinie zur Energiebesteuerung (2003/96/EG) hat sich der nationale Gestaltungsspielraum in dieser Richtung verbessert. So wäre es ohne weiteres möglich, eine nationale Kerosinsteuer einzuführen. Sinnvoller und vor allem durchsetzbar wäre aber eine solche Abgabe im Verbund mit anderen europäischen Ländern. Die beste Lösung, die EU-weite Einführung, würde einen einstimmigen Beschluss des Europäischen Rates bedürfen. Allerdings sind Länder wie Großbritannien, Irland und auch Spanien derzeit von einer solchen Lösung nicht zu überzeugen.

Die gesamteuropäische Steuer bleibt aber das Ziel. Auf dem Weg dahin wären Vereinbarungen mit anderen europäischen Ländern eine praktikable Alternative mit Signalcharakter. So könnte eine kritische Masse von EU-Staaten beschließen, im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Flugverkehr untereinander eine Steuer auf Flugbenzin einzuführen.

Nach EU-Recht ist dies im Rahmen der verstärkten Zusammenarbeit möglich (Art. 43 ff EU-Vertrag) und bedürfte einer Mindestzahl von acht bereiten EU-Staaten. Im Rahmen der genannten Richtlinie aber sind auch zwischenstaatliche Abkommen machbar, wären aber die ungünstigere Variante. Ein Voranschreiten im Rahmen der EU, das heißt mit der Methode der verstärkten Zusammenarbeit, ist die transparentere und unbürokratischere Lösung.

Die zukunftsorientierte



Reform des EU-Haushalts im Gleichklang mit einem Abbau von Subventionen ist der Weg zu mehr europäischer Handlungsfähigkeit. Die ökologische Lenkung einer solchen Reform ist im EU-Recht angelegt. Dieser Handlungsspielraum sollte genutzt werden.

Kontakt/weitere Informationen: Anna Lührmann MdB, Deutscher Bundestag <http://www.anna-luehrmann.de>, und unter: <http://www.dnr.de/publikationen/eur/archiv/eur0405-st.pdf>

8. JOBS UND AUSSCHREIBUNGEN

Förderpreis Wissenschaft 2004/2005 der Gregor Louisoder Umweltstiftung

„Gerade der Natur- und Umweltschutz braucht in Zukunft mehr denn je qualifizierte und engagierte Wissenschaftler[Innen], die nicht nur auf eine möglichst schnelle Karriere in der Industrie starren, sondern sich für eine nachhaltige und ökologische Entwicklung anagieren“ Mit den drei Förderpreisen, die jeweils mit 2500 Euro dotiert sind und in den Bereichen Umwelt- Agrar- und Wirtschaftswissenschaften vergeben werden, möchte die Gregor Louisoder Umweltstiftung vor allem Diplomarbeiten fördern. Nähere Informationen: <http://www.umweltstiftung.com>, Ansprechperson: Claus Obermeier, Vorstandsvorsitzender: Tel.: 089/54212142, mailto: info@umweltstiftung.com

Uni Leipzig: WissenschaftlicheR MitarbeiterIn im Bereich Umwelttechnik

An der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Leipzig ist bei der Professur für Umwelttechnik in der Wasserwirtschaft / Umweltmanagement zum 17.09.2004 die Stelle einer/s wissenschaftlichen Mitarbeiters/in zur Mitarbeit in Forschung und Lehre zu besetzen. Gelegenheit zur Promotion wird gegeben.

Erwartet wird ein mindestens guter Hochschulabschluss (Umwelt- oder Wirtschaftsingenieurwesen, Hydrologie, Wirtschaftswissenschaften oder ähnliches), die Bereitschaft zur interdisziplinären Zusammenarbeit und gute englische Sprachkenntnisse. Weitere Fremdsprachenkenntnisse sind von Vorteil. Die Position ist befristet auf maximal fünf Jahre.

Ausgeschrieben ist eine Stelle nach 0,5 BAT IIa O mit der Möglichkeit einer Aufstockung auf eine Vollzeitstelle nach einem Jahr.

Die Universität Leipzig ist bemüht, Frauen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen besonders zu fördern und bittet deshalb qualifizierte Frauen nachdrücklich sich zu bewerben. Schwerbehinderte werden bei gleicher Eignung bevorzugt. Bitte senden Sie Ihre Bewerbung mit den üblichen Unterlagen bis zum 15. 08. 2004 an den Dekan der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät, Universität Leipzig, Marschnerstraße 31, 04109 Leipzig.

Wuppertal: Wissenschaftliche MitarbeiterIn für Energie- Verkehrs- Klimapolitik

Das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen sucht für die Forschungsgruppe Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik zum nächstmöglichen Termin eine/n wissenschaftliche/n Mitarbeiter/in (VergGr. II a BAT) für eine zunächst auf zwei Jahre befristete Stelle.

Ihre Aufgabe: Selbständige Bearbeitung komplexer Fragestellungen im Rahmen ergebnisorientierter Projektarbeit im Bereich Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik sowie Entwicklung von Instrumenten für diese Politikbereiche. Ihr Profil:

- Sie verfügen über sehr gute Kenntnisse in den Bereichen Flexible Mechanismen (Ausgestaltung und Umsetzung Joint Implementation und Clean Development Mechanism) sowie Verhandlungen des Klimaregimes (UNFCCC, Kioto Protokoll)

- Sie haben Erfahrungen und Kenntnisse zu Instrumenten der Klimapolitik insbesondere im Energie- und Verkehrsbereich
- Sie haben ein Hochschulstudium absolviert und verfügen über Akquisitions- und
- Projektmanagementenerfahrung, sind eigenverantwortliches und interdisziplinären Arbeiten gewohnt und bringen Auslandserfahrung mit
- Sehr gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift setzen wir ebenso voraus wie Publikationserfahrung in wissenschaftlichen Medien
- Sie verfügen über eine kommunikationsstarke und kooperationsbereite Persönlichkeit und arbeiten gern im Team

Bitte richten Sie Ihre aussagefähigen und vollständigen Bewerbungsunterlagen bis zum 23.7.2004 an unsere Personalabteilung, Postfach 1004 80, 42004 Wuppertal. Weitere Informationen zum Institut und zur Forschungsgruppe Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik unter <http://www.wupperinst.org>; Telefonische Auskünfte erteilt Herr Stefan Thomas unter 0202/2492-143.

PraktikantIn für Vereinigung für ökologisch Wirtschaftsforschung ab September

Die Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung e.V. (VÖW) ist ein inter- und transdisziplinäres Netzwerk mit etwa 250 Mitgliedern, das sich mit Fragestellungen der nachhaltigen Entwicklung sowie deren praktischer Umsetzung auseinandersetzt. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt auf dem Gebiet des nachhaltigen Wirtschaftens und dem Beitrag, den Unternehmen, Politik und Hochschulen dazu leisten können. Für die Betreuung der VÖW-Geschäftsstelle in Berlin-Tiergarten sucht die zum 1. September 2004 für 6 Monate eine/n PraktikantIn.

Aufgabenfeld

- Betreuung der Vereinsmitglieder (Mitgliederverwaltung, Information etc.) sowie Versand von Materialien an Interessierte
- Unterstützung bei der Vorbereitung und Organisation von Tagungen und Seminaren,
- Mitwirkung an der Erstellung von Dokumentationen,

- Vertretung der VÖW auf Veranstaltungen,
- Unterstützung des ehrenamtlichen Vorstandes bei seiner Arbeit
- Verwaltung der Finanzen und Konten der VÖW

Qualifikation

- Abgeschlossenes Grundstudium, bevorzugt in einem wirtschafts- oder sozialwissenschaftlichen Studiengang,
- Interesse am Thema nachhaltige Entwicklung, insbesondere Ökologie und Ökonomie,
- Freude am Arbeiten in Netzwerken und in Kooperation mit anderen Institutionen,
- Organisationstalent, Kontaktfreudigkeit, sehr gute Kenntnisse des Office-Paketes, Erfahrungen in der Internetrecherche,
- Fähigkeit zu selbständigem Arbeiten und allgemeiner Büroorganisation,
- Grundkenntnisse in der Bearbeitung von Webseiten sowie Buchführung sind wünschenswert

Leistungen

- Entgelt: 350 Euro (netto) monatlich als Minijob
- flexible Arbeitszeiten in Absprache mit dem Vorstand
- verschiedenste Kontaktmöglichkeiten,
- Möglichkeit zur eigenen Initiierung und Ausgestaltung der VÖW-Aktivitäten,
- eigenes Büro mit Internet-Zugang, Fax und Kopierer

Für weitere Informationen und Rückfragen steht Ihnen Annette Volkens, stellvertretende Vorsitzende, unter <mailto:annette.volkens@voew.de> sowie 030-3455449, zur Verfügung. Bewerbungen senden Sie mit den üblichen Unterlagen bitte bis zum 31. Juli an: VÖW e.V. Potsdamer Str. 105 10785 Berlin; <mailto:info@voew.de>; <http://www.voew.de>

Universität Osnabrück: Drei Projektstellen im Bereich Wassermanagement

The Institute for Environmental Systems Research at the University of Osnabrück has to offer three challenging job openings in two large European In-

egrated Projects on water resources management and is seeking highly motivated individuals for the following positions:

- Project Manager (NEWATER project) (VergGr. BAT IIa)
- Postdoctoral Research Associate (NEWATER project) (VergGr. BAT IIa)
- Postdoctoral Research Associate (AquaStress project) (VergGr. BAT IIa)
-

More information on the project NEWATER (New methods for adaptive water management) and the jobs mentioned above you will find here:

The NEWATER (New methods for adaptive water management) project aims at a paradigm shift in water resources management in both research and practice. NEWATER will develop new methods for integrated water management taking into account the complexity of the river basins to be managed and the difficulty to predict the factors influencing them (e.g. climate, socio-economic developments). NEWATER will focus in particular on the transition from current regimes of water management in a river basin to more integrated, adaptive approaches with strong stakeholder participation. The project has case studies in Europe, Africa and Central Asia, where new methods are developed and tested in participatory settings. The project involves forty partner organizations.

The AQUASTRESS (Mitigation of Water Stress through new Approaches Integrating Management, Technical, Economic and Institutional Instruments) project will generate scientific innovations to improve the understanding of water stress from an integrated multisectoral perspective to support diagnosis and characterisation of sources and causes of water stress, assessment of the effectiveness of management measures and development of new options and the development of a participatory process to implement solutions tailored to environmental, cultural, economic and institutional settings. The project has case studies in the Mediterranean region in Europe and North Africa.

NEWATER and AQUASTRESS will cooperate closely to capitalize on synergies and to strengthen

the international visibility and the impact of the innovative research to be pursued under their umbrella.

The environment offers excellent opportunities to pursue innovative, interdisciplinary research well connected to the international scientific and policy communities.

Project Manager (NEWATER project) (VergGr. BAT IIa)

The successful candidate will be responsible for running the NEWATER project management office which has the following tasks:

- To support the project coordinator in the supervision of the scientific, technical, financial and administrative progress of the project
- To coordinate the relations between the partners and implement an efficient management and coordination of the project
- To supervise the administration of the financial contribution from the Commission and to coordinate the reporting to the Commission on the basis of the information gathered from the project partners;
- To organize and prepare meetings of the project coordination committee.
- To coordinate and supervise the implementation of a marketing strategy, dissemination activities and the knowledge management plan.

The position offers the opportunity to pursue own research at the science policy interface in the development of guidance and tools for practitioners. Duration: up to four years, starting January 2005. The university is an equal opportunity employer. Women are especially encouraged to apply.

Candidates should hold a degree in an interdisciplinary field such as resources management. Experience in project management and excellent communication skills are essential. The challenging tasks require stress resistance, flexibility and the willingness to collaborate in an interdisciplinary and dynamic team.

Postdoctoral Research Associate (NEWATER project) (VergGr. BAT IIa)

The successful candidate will be responsible for the coordination of research activities on the transition to adaptive management in river basin. Based on a conceptual framework integrating social science, engineering and natural science concepts and methodologies, he or she will develop a participatory modelling and assessment approach in close cooperation with other scientific partners of the project and stakeholders in the basins. Specific emphasis will be given to the Rhine basin (upper part) and the case study in the Amudarya basin coordinated by another team from the institute. The tasks will include the supervision of PhD students working on the project. Duration: up to four years, starting January 2005. The university is an equal opportunity employer. Women are especially encouraged to apply.

Candidates should hold a degree in an interdisciplinary field such as resources management, ecological economics, decision or systems sciences. Experience in integrated water resources management, complex systems analysis and participatory integrated assessment will be of major advantage. The challenging tasks require pioneer spirit, flexibility and the willingness to collaborate in an interdisciplinary and dynamic team.

Postdoctoral Research Associate (AquaStress project) (VergGr. BAT IIa)

The successful candidate will be responsible for the coordination of research activities on the development of a methodology for the characterization of water stress based on factual analysis and stakeholder perceptions. Activities include the development of a flow based model for the integrated analysis of a set of water stress indicators developed by teams working on the sectoral analysis of water stress in the different case studies. Results from factual analyses will be contrasted with stakeholder perceptions in different sectors and different case study areas. The tasks will include the supervision of PhD students working on the project.

Candidates should hold a degree in an interdisciplinary field such as resources management, ecological economics or systems science. Experience in in-

tegrated water resources management, integrated modelling and participatory integrated assessment will be of major advantage. The challenging tasks require pioneer spirit, flexibility and the willingness to collaborate in an interdisciplinary and dynamic team. Duration: up to three years, starting January 2005. The university is an equal opportunity employer. Women are especially encouraged to apply.

Please send your application with the usual documents to Prof. Dr. Claudia Pahl-Wostl, Chair for Resource Flow Management, Institute of Environmental Systems Research, Albrechtstrasse 28, University of Osnabrück, 49069 Osnabrück, Germany. For further information consult the webpage (<http://www.usf.uni-osnabrueck.de>) or contact Dr. Maja Schlüter (<mailto:mschluet@usf.uni-osnabrueck.de>).

BUND sucht MitarbeiterIn für Fundraising

Die Stelle in der Bundesgeschäftsstelle in Berlin ist zunächst auf drei Jahre befristet. Bei Erfolg besteht Aussicht auf eine Weiterarbeit in verantwortungsvoller Position/Stiftungsvorstand.

Ihre Aufgaben:

- Konzeption und Durchführung einer Kapital-Aufbaukampagne
- Einwerbung von Zustiftungen und Spenden
- Stiftungsverwaltung
- Events
- persönliche Kontaktpflege
- Beratung des Stiftungsrats und anderer Gremien

Ihr Profil

- abgeschlossenes Studium
- Berufserfahrung und Erfolge im Fundraising und Customer-Relationship-Management (CRM), möglichst für Non-Profitorganisationen, vorzugsweise in einer Stiftung
- hohe Kommunikationskompetenz
- sicheres, seriöses Auftreten

- Verhandlungsgeschick
- Organisationstalent
- Teamfähigkeit

Wenn Sie engagiert sind, über Pioniergeist verfügen, Lust auf eine sinngebende Arbeit in einem föderal und ehrenamtlich strukturierten Verband ha-

ben und sich für Natur- und Umweltschutz begeistern können, sollten wir uns kennenlernen. Ihre vollständigen Unterlagen mit Ihrer Gehaltsvorstellung und dem frühesten Einstellungstermin bis zum 30.09.2004 bitte an: BUND-Bundesgeschäftsstelle, Pia Büber, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin, <mailto:pia.bueber@bund.net>

9. LINKS UND PUBLIKATIONEN

Umsteuern: FÖS Memorandum 2004

[FÖS, Michaela Neumayr] Die Forderungen des FÖS zur Weiterführung der ökologisch-sozialen Steuer- und Finanzreform ab 2005 sind Ende Juni im Form des FÖS-Memorandum 2004 erschienen. In diesem Papier sind die Prioritäten des FÖS dargestellt, die vor allem auf den Bereichen Verkehr, Gebäudeheizung und Stromerzeugung/ Stromverbrauch liegen. Die wichtigsten Forderungen dazu sind zweigeteilt zu betrachten: Zum einen wünscht sich der FÖS, dass alle Energieträger weiter schrittweise verteuert werden. Nur so lassen sich die notwendigen massiven Umsteuerungen erreichen. Kurzfristig geht es aber auch darum, die vorhandene Ökosteuer zu optimieren und Widersprüche zu beseitigen.

Als wichtigste Forderungen werden genannt:

- Die unhaltbaren Steuervorteile des Diesels bei der Mineralölsteuer zu beseitigen und die Kraftfahrzeugsteuer nicht abzuschaffen, sondern zu reformieren (vgl. hierzu auch unsere jüngste Pressemitteilung: <http://www.foes-ev.de/3aktuelles/pressemit040712.html>)
- Die sozial ungerechten und ökologisch katastrophalen Privilegien des Flugverkehrs abzuschaffen. Auch das kommerzielle Flugbenzin ist zu versteuern, auch Auslandsflüge müssen mehrwertsteuerpflichtig werden.
- Den Bahnverkehr zu entlasten, indem wir, wie die meisten anderen Länder Europas, auch auf den Fernverkehr den reduzierten Mehrwertsteuersatz anwenden.

Neben den Vorschlägen zur Weiterentwicklung der ökologischen Steuer- und Finanzreform ist ein Kapitel auch der Verwendung des Ökosteuer-Aufkommens gewidmet – da nicht nur eine ökologische, sondern eine ökologisch-soziale Finanzreform umgesetzt werden soll. Insgesamt legt das Memorandum zentrale Forderungen für eine gesamtgesellschaftliche Debatte vor.

Das gesamte Memorandum kann ab sofort in gedruckter Form bei uns bestellt oder von unserer Homepage unter <http://www.foes-ev.de/downloads/Memo2004.pdf> heruntergeladen werden. Eine Präsentation des Memorandums mit allen Schaubildern und Grafiken können Sie ebenfalls downloaden: <http://www.foes-ev.de/downloads/FOES-Memopraesentation.pdf>

Happy Birthday, Dear Little Ecotax! Fünf Jahre Ökologische Steuerreform

Wie im letzten FÖS-Newletter berichtet, fand am 1. April 2004 im Münchner Rathaus die Feier des fünften Geburtstages der Ökologischen Steuerreform statt. Diesen feierlichen Anlass wollten wir nicht undokumentiert lassen, weshalb wir ein kleines Bändchen herausgebracht haben, in dem die Festreden und Pressemeldungen der Veranstaltung festgehalten sind. Die Herausgabe des Heftes wurde durch die finanzielle Unterstützung der Gregor Louisoder Umweltstiftung ermöglicht. Der Dokumentationsband der Geburtstagsfeier kann gern telefonisch oder per e-mail im FÖS-Büro kostenlos angefordert werden und ist auch als download auf unserer Homepage verfügbar: <http://www.foes-ev.de/downloads/TagungsbandGeb.pdf>

Subjektive Vorstellungen zur Ökologischen Steuerreform

„Subjektive Vorstellungen zur Ökologischen Steuerreform bei meinungsbildenden Personen im öffentlichen Diskurs“, lautet der Titel der Diplomarbeit von Malte Schophaus, die sie am Institut für Arbeits-, Organisations- und Gesundheitspsychologie der Freien Universität Berlin, bereits im Jahr 2000, verfasst hat. Die Untersuchung basiert auf Meinungsumfragen, woraus sich eine Typologisierung der Befragten – in ökonomische Gegner, ökonomisch-ökologische Befürworter und soziale Gegner der ÖSR ableiten lässt. Die Arbeit ist verfügbar

unter:
http://ipu.umweltspsychologie.de/web/download/malte_schophaus.pdf

Energy subsidies in the European Union: A brief overview

The European Environmental Agency (EEA) and the Office for official publications of the European Communities (OPOCE) published in June this year a paper of 20 pages on energy subsidies. This report synthesises data from a range of sources to estimate the size of subsidies to the energy sector in the 15 pre-2004 Member States of the European Union. It finds that the level of subsidies to fossil fuels remains high despite their environmental impacts, while support for renewable energy sources is increasing steadily. The report can be found

unter:
http://reports.eea.eu.int/technical_report_2004_1/en/Energy_FINAL_web.pdf

Jahresbericht 2003 des Institutes für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) gGmbH

Im 56-Seiten umfassenden Jahresbericht des IÖW, der im Juni erschienen ist, sind aktuelle Forschungsthemen und Studienergebnisse zusammengefasst. Besonders hervorzuheben: Das IÖW hat im vergangenen Jahr einen neuen Bereich zu „Nachhaltige Energiewirtschaft und Klimaschutz“ gegründet. Interessierte wenden sich an

<http://www.ioew.de> oder schreiben an mailto:mailbox@ioew.de

Ölwechsel! Das Ende des Erdölzeitalters ist absehbar

„Wir stehen kurz vor dem Höhepunkt des Erdölzeitalters, und die nächste Generation wird womöglich das Ende erleben.“ Colin J. Campbells Buch: „Ölwechsel. Das Ende des Erdölzeitalters und die Weichenstellung für die Zukunft“, herausgegeben von Global Challenges Network, behandelt die Geschichte der Erdölproduktion und unsere Abhängigkeit von dieser Ressource. Des weitern untersucht es die künftige Verfügbarkeit von Erdöl sowohl geologisch wie auch politisch-ökonomisch sowie die Zukunft einer vorwiegend auf erneuerbare Energien bauenden Energieversorgung mit Szenarien und Alternativen. 260 Seiten, ISBN 3-423-24321-X ; Euro 15,00

FÖS: Studie zur ökologischen Finanzreform in der Landwirtschaft

Das Institut für ländliche Strukturforchung (IfL) hat im Auftrag des FÖS, der Gregor Louisoder Umweltstiftung und des Naturschutzbundes Deutschland e.V. (NABU) eine Studie erarbeitet, die den Abbau von Subventionen im Agrarbereich thematisiert. Sie gibt einen Überblick über die derzeitigen Subventionssituation in Deutschland und EU-weit, bewertet diese aus umweltpolitischer Sicht und zeigt Alternativen dazu auf – wobei auf Erfahrungen in einigen anderen EU-Ländern verwiesen wird. Die Studie mit dem Titel: „Ökologische Finanzreform in der Landwirtschaft. Situation, Bewertung und Handlungsempfehlungen“ kann im FÖS-Büro angefordert werden und ist demnächst auch online verfügbar.

Raumordnung und (Bundes-) Verkehrswegeplanung im 21. Jahrhundert

„Für welches Mobilitätsverhalten müssen wir planen?“ – ein Heft zu dieser Fragestellung ist im Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung neu erschienen – mit Beiträgen von G. Würdemann, N. Sieber, U. Blum, H. Leister, W.

Canzler, U. Kunert und H. Link. Das Heft umfasst neben anderen Artikeln zu den Themen: Zukunftstaugliche Mobilität als Herausforderung/„Deutschland wird alt“ – Wie mobil sind die Alten?/Infrastrukturbereitstellung – Was dient der Mobilität?/Finanzmittelknappheiten – Verkehrsplanung umdenken, Gelder umschichten! Im Anhang finden sich Informationen über die Konsequenzen für Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote aufgrund der demographischen Veränderungen sowie Empfehlungen des Beirats für Raumordnung zur Bundesverkehrswegeplanung. Informationen und Bestellungen: <mailto:selbstverlag@bbr.bund.de> und <mailto:gerd.wuerdemann@bbr.bund.de>, H. 6.2004, 6 Euro.

Kernfragen von Nachhaltigkeit und Umweltpolitik

[Rezension von Cornelia Richter (BUND-AK Ethik) des Buches: Felix Ekardt: Zukunft in Freiheit: Eine Theorie der Gerechtigkeit, der Grundrechte und der politischen Steuerung – zugleich eine Grundlegung der Nachhaltigkeit] Warum eigentlich Umweltpolitik, Umweltschutz und Nachhaltigkeit (also intergenerationelle und internationale Gerechtigkeit)? Was heißt überhaupt Nachhaltigkeit konkret? Wieswegen verhalten wir uns oft überhaupt nicht nachhaltig bzw. „umweltfreundlich“, und weshalb scheitert eine ambitionierte Umweltpolitik bisher meistens? Und wie könnte man Umweltschutz und Nachhaltigkeit politisch wirksam durchsetzen?

Auf ein Buch, das diese absoluten Kernfragen zwingend und überzeugend (und mit Gültigkeit über den Tag hinaus) beantwortet, wartete man bislang eher vergeblich. Der Philosoph, Jurist, Soziologe und Religionswissenschaftler Felix Ekardt schließt nun diese Lücke – in europäischer, deutscher und globaler Sicht. Er dürfte damit die Chance haben, zum Standardwerk der Umweltpolitik zu werden. Exemplarisch geht es um Themen wie Klimawandel, ökologische Steuerreform, Schadstoffschutz durch Grenzwerte, Globalisierung, globale Demokratie, Gentechnik und Embryonen-

schutz. Dazu kommt eine eingängige Kritik der Freihandels- und Selbstregulierungseuphorie – und eine Offenlegung der historischen Wurzeln der Umweltzerstörung. Theoretisch wird neben einer neuen Gerechtigkeitskonzeption (mit einem neuen Freiheitskonzept) eine Kritik am Wirtschaftsliberalismus geboten, aber auch an paternalistischen umweltethischen Ansätzen sowie an Hans Jonas (und an religiösen Ethiken bzw. Mitleidsethiken). ISBN 3-00-013301-1, Schleussig Verlag, 2004, 718 Seiten, 12 Euro (Subskriptionspreis bis 30.09.2004) Bestellformulare unter www.jura.uni-bremen.de/ekardt-buch (im Buchhandel für 18 Euro)

Publications on Policy Reform and Economic Instruments for Sustainable Development

The Economics and Trade Branch (ETB) of the United Nations Environment Programme (UNEP) has recently released the following three publications:

- The Use of Economic Instruments in Environmental Policy: Opportunities and Challenges
- Economic Instruments in Biodiversity-related Multilateral Environmental Agreements
- Energy Subsidies: Lessons Learned in Assessing their Impact and Designing Policy Reforms

The aim of these publications is to enhance the capacity of policymakers, and other stakeholder to develop and implement economic instruments to promote sustainable development, and to curtail the use of adverse incentives such as environmentally harmful subsidies. A brief description of them can be found at <http://www.unep.ch/etu/publications/EIsPublicationLeaflet.pdf> All three publications are available for download via the ETB website (<http://www.unep.ch/etu/etp/index.htm>). Further requests for the publications in hardcopy can be directed to the Economic and Trade Branch (<mailto:etb@unep.ch>).

10. VERANSTALTUNGEN

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

The Pavia 2004 conference is the fifth in a series of international meetings – this year hosted by the European School of Advanced Studies in Integrated Environmental Management of the University of Pavia. Its aim is to collect a wide variety of experiences from different States of the use of environmental taxes and charges and a scientific assessment of the environmental, economic and social impact of their introduction can be an important tool to face those barriers, which can be to an extent problems of fear of the unknown. For more information on the Programme, Speakers and free time, please visit the web site <http://www.unipv.it/websgia/> or contact mailto:mde@mdecongressi.it

12/13.09.04, Mainz: Tagung „Von der sozialen Marktwirtschaft zur ökologisch-sozialen Marktwirtschaft“

Im Ministerium für Umwelt und Forsten Rheinland-Pfalz findet anlässlich des „Tages der ökologisch-sozialen Marktwirtschaft“ eine Tagung statt, die von der Stiftung für Ökologie und Demokratie e.V. in Kooperation mit dem Förderverein Ökologische Steuerreform e.V. und dem Ökosozialem Forum Europa veranstaltet wird.

Die Tagung beginnt mit einem Empfang am Abend des 12.09., für den Folgetag sind ab 9h Vorträge sowie eine Podiumsdiskussion vorgesehen. DiskussionsteilnehmerInnen sind neben anderen auch Landesumweltministerin Margit Conrad, Prof. Dr. Hans-Christoph Binswanger, Dr. h.c. Josef Riegler, Vizekanzerl a. D., Dipl. Ing. Josef Pröll, Österreichischer Landwirtschafts- und Umweltminister, Hans-Joachim Ritter, Anselm Görres und Kai Schlegelmilch. Das Programm sowie nähere Informationen zur Anmeldung sind auf der FÖS-Homepage (http://www.foes-ev.de/downloads/Tagungoeko_sozialeMarktwirtschaft.DOC) sowie bei der

Stiftung für Ökologie und Demokratie e.V. erhältlich. Tel.: 07272/3648; <mailto:Stiftung-fuer-Oekologie-u.Demo@t-online.de>

17.- 18.09.04, Wuppertal: INFER Annual Conference 2004 - Environmental Economics Institutions, Competition, Rationality

The principle objective of the conference by the International Network for Economic Research - INFER in co-operation with the Wuppertal Institute is to encourage economic research and to strengthen contact between applied and academic economics. Young researchers and professionals with a background in economics or related disciplines are invited to share their results, views, and experiences.

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

21.-24.10.04, Messe Augsburg: RENEXPO® 2004

Im Rahmen der Renexpo, der Messe für Erneuerbare Energien, findet heuer erstmals das Forum „International Business Exchange Forum Renewable Energy (IBEF)“ statt. Zielgruppe sind VertreterInnen aus Wirtschaft, Agenturen, Ministerien, Verbände, Forschungsinstituten, R&D Organisationen und andere Profit und Non-Profit Organisationen, die im Rahmen ihrer strategischen Überlegungen zur Internationalisierung geeignete Kooperationspartner für Projektentwicklung, Produktentwicklung, Vermarktung, Patent- und Lizenzverwertung, Joint Venture, Teilnahme an EU-geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekten sowie Finanzierung suchen. Im Zentrum des IBEF stehen Kooperationsgespräche zwischen deutschen und internationalen Firmenvertretern. Die Internetbörse "IBEF Business Matching Service" dient der Auswahl potenzieller zukünftiger Geschäftspartner und der Terminabsprache bereits im Vorfeld und bereitet damit das Kooperationsforum in Augsburg optimal vor. Genauere Infos über die Messe Augsburg sowie über das Forum finden Sie unter

<http://www.energie-server.de>, <http://www.energy-server.com> sowie unter www.renewable-forum.com.

25.-27. 10.04, Loccum: „Öffentliche Haushalte und staatliche Handlungsfähigkeit“

Im Rahmen der Tagungsreihe der Evangelischen Akademie Loccum findet Ende Oktober in Kooperation mit dem Landesrechnungshof Niedersachsen eine Veranstaltung zur Frage „Sparen oder Verschulden“ statt. Es sollen fiskalische, politische und ethische Aspekte der Staatsverschuldung mit dem Ziel diskutiert werden, Orientierungslinien für eine mittel- und langfristige Verringerung der öffentlichen Schuldenlast herauszuarbeiten. Kontaktadressen: <http://www.loccum.de>, <mailto:eal@evlka.de>, Tel.: 05766/81-0

05.-07.11.04, Wetzlar: "EnergieTage Hessen 2004"

Der 6. Kongress für Erneuerbare Energien und Energieeffizientes Bauen und Sanieren wird in diesem Jahr im Rahmen der Messe "EnergieTage Hessen 2004" in der Stadthalle stattfinden. Der Kongress liefert einen umfassenden Marktüberblick über die Regenerativen in Hessen sowie Tipps und Tricks rund um das energieeffiziente Bauen und Sanieren. Weitere Informationen erhalten Sie im Internet unter: <http://www.energietage.com>

08.-10.11.04, Rehburg-Loccum: Tagung „Wirtschaftswachstum oder Klimaschutz“

Eine weitere interessante Veranstaltung der Tagungsreihe der Evangelischen Akademie Loccum findet Anfang November zum Thema Klimaschutz statt: „Dieses industriepolitische Kolloquium thematisiert das Problem der Kompatibilität zwischen einer anspruchsvollen Klimaschutzpolitik und gesellschaftlicher Wohlfahrt auf globaler, europäischer und deutscher Ebene. Sowohl prinzipiell-theoretische als auch empirisch-praktische Studienergebnisse werden zur Diskussion gestellt.“ Kontaktadresse und Anforderung des Tagungsprogramms: <http://www.loccum.de>, <mailto:eal@evlka.de>, Tel.: 05766/81-0

3-5. 11.04, Wittenberg: 2. Internationaler Workshop „Business and Emissions Trading“

Der Workshop bietet speziell NachwuchswissenschaftlerInnen die Chance, ein Paper zu präsentieren und in einem international renommierten Verlag zu publizieren. Er wird organisiert von der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg (Lehrstühle für Umweltökonomik und für Betriebliches Umweltmanagement) und der Arbeitsgruppe „Operations Research im Umweltmanagement“ der Gesellschaft für Operations Research (GOR).

Die Zahl der Teilnehmer ist auf maximal 20 NachwuchswissenschaftlerInnen begrenzt, um intensive Diskussionen zu ermöglichen. Internationale führende ForscherInnen zu Fragen des Emissionshandels aus Unternehmensperspektive werden zudem Gastvorträge halten und während des Workshops anwesend sein. Detaillierte Informationen sind ersichtlich aus dem beigefügten Call for Abstracts/Papers und von unserer Homepage <http://www.wiwi.uni-halle.de/lui/bwl/umwelt/>. Bei Fragen und Kommentaren bitte wenden an Dr. Ralf Antes: <mailto:antes@wiwi.uni-halle.de>

Stadt München startet Kampagne "Energieoptimierung von Bürogebäuden"

[IHK-Newsletter Nr. 133, 06.07.2004] Die (Industrie-Handelskammer) IHK München verweist auf die neue Umweltkampagne der Stadt München "Energieoptimierung von Bürogebäuden". Mit dieser Kampagne will das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) der Stadt Energiesparpotenziale erschließen. Nun sucht das RGU Unternehmer, die bei diesem Projekt mitmachen wollen. Das Angebot richtet sich an Eigentümer älterer Bürogebäuden, die diese auch gewerblich nutzen. Im Rahmen dieses Projektes wird geprüft, in welchem Umfang sich in den jeweiligen Gebäuden bei Strom, Heizung, Lüftung oder Klimaanlage Energie und Kosten einsparen lassen. Interessierte Unternehmer melden sich bitte bis zum 30. Juli 2004 bei Martin Welter, E-Mail: <mailto:martin.welter@muenchen.de>. Weitere Informationen erteilt bei der IHK München: Dr. Norbert Ammann, <mailto:ammann@muenchen.ihk.de>

11. FÖS: IN EIGENER SACHE

Neues Beiratsmitglied

Dr. Martin Bursik, ehemaliger Umweltminister der Tschechischen Republik, ist seit 26. Juni neues Mitglied in unserem Beirat und ist aktiv an der Einführung der Ökologischen Steuerreform in Tschechien beteiligt. Wir freuen uns ganz besonders, Dr. Bursik als ersten Vertreter der neuen EU-Staaten im Kreis unserer Beiräte begrüßen zu dürfen.

Haben Sie eine neue Adresse, Email oder Bankverbindung?

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

VON DER SOZIALEN MARKTWIRTSCHAFT ZUR ÖKOLOGISCH-SOZIALEN MARKTWIRTSCHAFT

Anlässlich des „Tages der ökologisch-sozialen Marktwirtschaft“ veranstaltet der FÖS gemeinsam mit der Stiftung für Ökologie und Demokratie e.V. und dem Ökosozialen Forum Europa eine Tagung zur Diskussion über die künftige Gestaltung der Umweltpolitik.

Ort und Zeit: Sonntag, 12. bis Montag, 13. September 2004 in Mainz

Das Programm sowie nähere Informationen zur Anmeldung sind in der Rubrik „Veranstaltungen“ in dieser Ausgabe sowie auf der FÖS-Homepage ersichtlich.

(http://www.foes-ev.de/downloads/Tagungoeko_sozialeMarktwirtschaft.DOC)

Dank an die Süddeutsche Zeitung

Ganz herzlich wollen wir uns bei der Süddeutschen Zeitung bedanke, dass wir in Zukunft ihre Artikel in unserem Newsletter abdrucken dürfen und dafür ein unbürokratischer Weg gefunden werden konnte. Darüber hinaus gratulieren wir der SZ für ihre tolle Umweltberichterstattung.

Spendenportal eingerichtet

Auf der FÖS-Homepage finden Sie nun auch eine Möglichkeit, online zu spenden. Wir hoffen, Ihnen damit eine einfache und unkomplizierte Alternative zu bieten:

<http://www.foes-ev.de/lueberuns/main.html> (ganz unten)

Hat Ihnen dieser Newsletter gefallen?

Das freut uns! Dann haben wir eine Bitte an Sie: Spenden Sie und/oder werden Sie Mitglied bei uns! Wie Sie wissen, ist der FÖS auf Spenden angewiesen. Insbesondere diejenigen unter Ihnen, die keine Mitglieder bei uns, aber zufrieden mit unserer Arbeit, bzw. den Mitteilungen/Newslettern sind, können sich überlegen, ob sie unsere Arbeit mit einer Spende unterstützen wollen. Wir wären Ihnen sehr dankbar! Die Bankverbindung: Ökobank e.G., BLZ 500 901 00, Konto 860 3740. Oder nutzen Sie unser Online-Spendenportal auf unserer Homepage <http://www.foes-ev.de/lueberuns/main.html>. Noch mehr würden wir uns freuen, wenn Sie uns als Mitglied unterstützten. Der Beitrag beträgt 60 € für Förder- und 200 € für Aktivmitglieder (Beitrittsformular unter <http://www.foes-ev.de/downloads/spendebeitritt.doc>).

Wie kann der Newsletter noch besser werden?

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

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