

Mit plumper Anti-Umwelthal- tung kommt man heute nicht weit, jedenfalls nicht in Europa. Noch in den 90er Jahren beliebte Behauptungen wie „schrecklicher Wettbewerbs- nachteil“ oder „ein Kat würde 2000 DM kosten“ verfangen heute nicht mehr. Wer deutsche oder europäische Umweltpoli- tik madig machen will, muss subtiler vor- gehen.

Gemeinsamer Nenner zeitgemäßer Umweltkritik ist die Grundhaltung: Wür- de man mir nur folgen, bekäme man alles viel besser und billiger. Brüsseler oder Berliner Umweltpolitik ist einfach nur schlecht durchdacht. Es fehlt ihr an Mut und Tiefgang. In dieser Überzeugung set- zen moderne Lobbyisten gern auf verbal- radikale Scheinalternativen und neun- malkluges Besserwissen.

Die verbalradikale Scheinalternative ist so alt wie die Ökosteuerdebatte. Auch in den 90er Jahren war die gesellschaftli- che Stimmung so, dass man Ökosteuern nicht schlichtweg ablehnen konnte. Hat- te nicht sogar der kluge Wolfgang Schäuble geschrieben, dass es intelligen- ter sei, Wünschenswertes (Arbeit) zu ent- lasten, und Unerwünschtes (Naturver- brauch) zu belasten?

So blieb nur eines: Dem drohenden „nationalen Alleingang“ die bessere, nat- ürlich paneuropäische Ökosteuer entge- genzusetzen. Für sie würde sich die

auf eine angeblich bessere EU-Lösung. Komisch nur, dass Beck nie einen Geset- zesantrag vorlegte. Um so rascher aber ein Gutachten, das der Ticket Tax wünschgemäß Verfassungswidrigkeit be- scheinigte.

Die neunmalklugen Besserwisser sind Leute, die man kaum je als Vorkämpfer umweltpolitischer Instrumente erlebt, die aber bei der Kritik des real existieren- den Instrumentariums beachtliche Intel- ligenz entfalten. Die hohen Effizienzstan- dards der EU (dank Angela Merkel und Nicolas Sarkozy viel zu milde) seien irra- tional. Zwängen sie doch Hersteller zu unverhältnismäßig hohem Aufwand für die Kohlendioxid-Minderung von Luxus- fahrzeugen. Anderswo seien Einsparun- gen von Kohlendioxid viel billiger zu ha- ben. Eigentlich pfiffig, dennoch dane- ben.

Erstens sind Standards in vielen Berei- chen der Umweltpolitik nur die unver- meidliche Antwort darauf, dass viel effi- zientere marktwirtschaftliche Instru- mente wie Ökosteuern oder Emissions- handel von denselben Lobbys verwässert wurden, die später überhöhte Standards beklagen. Wer gegen preispolitische Maß- nahmen wütet, kann über mehr Com- mand and Control nicht jammern.

Zweitens ist kein Hersteller gezwun- gen, Klimaschleudern zu bauen, und kein Kunde, sie zu kaufen. Wer ange-

Forum

Neunmalkluges Besserwissen

Bei der Umweltkritik handelt es sich oft nur um verbalradikale Scheinalternativen. Das bringt uns nicht weiter

Von Anselm Görres

Union in Brüssel ganz bestimmt stark ma- chen. Falsch daran war eigentlich alles. Deutschland drohte kein Alleingang. Pro- gressivere Staaten wie Dänemark, Hol- land oder Schweden hatten längst (und haben noch heute) mehr und höhere Öko- steuern.

Wettbewerbsnachteile hätten auch bei einem Alleingang nicht gedroht, zumin- dest nicht gesamtwirtschaftlich. Denn verteuert Energie standen verminderte Arbeitskosten gegenüber. Die verheißene gesamteuropäische Lösung war der größte Schmah. Erstens setzte sich kei- ner je dafür ein, zweitens wusste jeder, dass solche Vorschläge an der fiskali- schen Einstimmigkeitsklausel scheitern würden.

Bei der FDP gab es damals noch eine li-

SZ, 04.01.2011, Seite 18

berale Variante, den berühmten dritten Mehrwertsteuersatz für Energie, natür- lich höher als der normale. Erkennbar ging es darum, die Last der Ökosteuer al- lein den Konsumenten aufzulasten. Pro- duktionsbetriebe können Vorsteuern ab- ziehen. Nicht erkennbar war hingegen das geringste Bestreben, in Bonn oder Brüssel für den dritten Mehrwertsteuer- satz wirklich einzutreten. 2009 über- raschte Guido Westerwelle mit einer neu- en Mehrwertsteuer-Variante für Ener- gie: diesmal niedriger als der Normal- satz, wegen der schlimmen Weltmarkt- preise. Den Widerspruch bemerkte offen- bar keiner.

2010 folgte ausgerechnet der frühere SPD-Chef Kurt Beck den schlechten Vorbildern und bekämpfte die überfäl- lige Luftfahrtabgabe mit dem Verweis

Autotreibstoffe werden in ganz Euro- pa schon länger und weit höher besteuert als andere Energien. Der ökologische As- pekt kam dabei erst jüngst hinzu. Von je- her sollten Fahrzeugsteuern wenigstens einen Teil der gigantischen Straßenver- kehrskosten ausgleichen. Im Ergebnis be- wirkt die höhere rechnerische Belastung vom Auto erzeugter Kohlendioxid-Emis- sionen selbstverständlich, dass dort je Einheit erheblich mehr Vermeidungsauf- wand betrieben wird als etwa bei einer Waschmaschine.

Ist das irrational? Ganz im Gegenteil. Vom Autofahren gehen mehr Lasten aus als von Waschmaschinen. Jede Einspa- rung an Kohlendioxid nützt nicht nur der Umwelt, sondern bedeutet meist auch, dass das Auto weniger fährt, weni- ger Platz verbraucht, weniger Straßen ab- nutzt, weniger Lärm erzeugt und weni- ger Staus oder Unfälle auslöst – je nach- dem, wie die Einsparung zustande kam. Wenn Autos kleiner und leichter werden, verschlingt schon ihre Herstellung weit weniger Energie und Ressourcen. Die hö- here Steuer reflektiert lediglich die viel- fach höheren Schadwirkungen und be- lohnt entsprechend höhere Anstrengun- gen. Irrational wäre alles andere. Auch bei Kritik kommt es auf den Ton an. Hin- weise zur Verbesserung umweltpoliti- scher Instrumente gewinnen an Glaub- würdigkeit, wenn ihre Autoren auch sonst entschiedenes und mutiges Um- weltengagement an den Tag legten.



Anselm Görres ist Unternehmer in München und Vorsitzender des Forums Ökolo- gisch-Soziale Marktwirtschaft, kurz FÖS. Foto: privat