

FÖS-NEWS 50 – MÄRZ 2010

NACHRICHTEN UND DISKUSSIONSBEITRÄGE ZUR ÖKOLOGISCH-SOZIALEN FINANZREFORM

GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

Chefredakteur: Kai Schlegelmilch

Redaktion: Damian Ludewig, Sina Kallin

FÖS-Vorstand: Dr. Anselm Görres, Kai Schlegelmilch, Florian Prange, Dörte Fouquet, Bettina Meyer, Martin Weiß

Schwedenstr. 15a, D-13357 Berlin www.foes.de und www.green-budget.de
neu: Fon +49-30-76 23 991-30 Fax +49-30-76 23 991-59 e-Mail: foes@foes.de

Fanden Sie diese Ausgabe nützlich? Wollen Sie helfen, dass wir derartige Informationen weiterhin zur Verfügung stellen? Dann unterstützen Sie uns gerne durch eine Spende! Unser Spendenkonto: GLS Gemeinschaftsbank e.G., BLZ 430 609 67, Konto 804 371 3000, IBAN DE87430609678043713000. ISSN 1867-0776

Inhalt dieser Ausgabe

1.	EINFÜHRUNG.....	2
2.	FÖS IN DEN MEDIEN.....	3
3.	ÖFR DEUTSCHLAND.....	13
4.	ÖFR INTERNATIONAL.....	17
5.	MAUT.....	26
6.	KLIMAPOLITIK NACH KOPENHAGEN.....	30
7.	ATOMENERGIE UND ENDLAGERUNG.....	34
8.	ENERGIEPOLITIK.....	37
9.	UMWELTPOLITIK.....	39
10.	LINKS, PUBLIKATIONEN, STUDIEN.....	41
11.	TERMINE.....	48
12.	FREIE STELLEN.....	49

Horst Köhler, Bundespräsident, im Fokusinterview am 22.03.2010:

„Wir müssen jetzt den Paradigmenwechsel hin zu einer Wirtschaftsweise einleiten, die unser Planet verkraftet und die letztlich auch mehr Sinn stiftet. Die Nation, die sich am schnellsten, am intelligentesten auf diese Situation einstellt, wird Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen. Auch auf die Gefahr hin, mich jetzt mit vielen anzulegen: Wir sollten zum Beispiel darüber nachdenken, ob der Preis von Benzin nicht tendenziell höher als tendenziell niedriger sein sollte. Das Preissignal ist immer noch das stärkste Signal, damit Menschen ihr Verhalten ändern.“

Quelle: <http://www.bundespraesident.de/-,2.662878/Bundespraesident-Horst-Koehler.htm>

1. EINFÜHRUNG

Liebe Leserinnen und Leser,

die neue Bundesregierung hat sich in Ihrem Koalitionsvertrag klar zum Ziel bekannt, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu reduzieren – egal was der Rest der Welt an Klimaschutzanstrengungen unternimmt oder auch nicht. Das ist unerwartet und daher äußerst bemerkenswert, denn es geht über die Selbstverpflichtung der vorherigen, schwarz-roten Bundesregierung hinaus. Genauso bemerkenswert ist aber leider, dass auch fast ein halbes Jahr nach dem Amtsantritt immer noch völlig unklar ist, wie dieses Ziel erreicht werden soll.

Die Bundesregierung ist noch eine weitere Verpflichtung eingegangen: Mit der Aufnahme der Schuldenbremse ins Grundgesetz zwingt sie sich ab dem kommenden Jahr zu einer substantiellen Reduzierung des Haushaltsdefizits. Bis zum Jahr 2016 muss die Neuverschuldung des Bundes auf 0,35 Prozent des Bruttoinlandsprodukts begrenzt werden. Zurzeit entspricht das etwa 9 Mrd. Euro. Bisher ist davon freilich noch nichts zu spüren: Die Neuverschuldung schnellte im Jahr 2010 mit 80,2 Mrd. Euro auf historisches Rekordniveau – zuzüglich der Haushaltsrisiken beispielsweise durch den Bankenrettungsfonds. Das heißt im Klartext, dass von drei Euro die der Bund ausgibt nur zwei mit Steuereinnahmen hinterlegt sind. Der Rest wird auf Pump finanziert. In Krisenzeiten ist das verständlich und zu rechtfertigen, aber es ist klar, dass es nun bald zu deutlichen Ausgabenkürzungen oder Einnahmeerhöhungen kommen muss. Am wahrscheinlichsten ist beides. Doch was genau die Bundesregierung vor hat, um dem Grundgesetz in diesem Punkt künftig Genüge zu tun steht in den Sternen, die vermutlich erst nach der Landtagswahl in NRW am Firmament der bundesdeutschen Finanzpolitik aufgehen werden. Aber Sterntaler, die einem in den Schoß fallen, darf hier keiner erwarten.

Die Unwissenheit, wie die Bundesregierung mit diesen zwei zentralen Herausforderungen umzugehen gedenkt, hat immerhin auch eine positive Seite: Sie lässt noch Hoffnung zu. Vielleicht besinnen sich Angela Merkel und ihr Finanzminister Wolfgang Schäuble auf alte Einsichten. Immerhin

waren beide einst Anhänger einer Ökologischen Steuerreform. Mit dem Abbau umweltschädlicher Subventionen und der Anhebung von Umweltsteuern könnten sie einen wesentlichen Beitrag sowohl zur Erreichung der Klimaziele, als auch zur Einhaltung der Schuldenbremse leisten. Das FÖS hat dazu ein Strategiepapier für die Heinrich-Böll-Stiftung geschrieben, das am 15. April 2010 um 19:30 Uhr in den Räumen der Stiftung der Öffentlichkeit vorgestellt werden wird.

Im Bereich des Klimaschutzes wird die Regierung schon dieses Jahr konkret werden müssen – wenn sie im Herbst ihr Energiekonzept vorstellt. Die Diskussionen um den Ausstieg aus dem Atomkonsens und die damit verbundene Verlängerung der Laufwerkszeiten wird mittlerweile auch innerhalb der CDU geführt. Das FÖS hatte zur Versachlichung der Debatte im August vergangenen Jahres im Auftrag von Greenpeace eine Studie zur Subventionierung der Atomenergie erstellt (siehe FÖS-News 49). Eine entsprechende Studie zum Bereich Kohleenergie werden wir in den nächsten Wochen vorlegen. Das Märchen vom vermeintlich billigen Atom- und Kohlestrom wird von uns deutlich widerlegt.

Dass der Bau neuer Kohlekraftwerke nicht nur ökologisch höchst problematisch, sondern auch mit zahlreichen ökonomischen Risiken verbunden ist, stellten bereits im vergangenen September über 50 Wirtschaftswissenschaftler dar, als sie eine vom FÖS koordinierte Erklärung unterzeichneten, die in den Medien breiten Widerhall fand (siehe Kapitel 2).

Auch wenn die Regierung derzeit in weiten Teilen noch eine „Black(-Yellow) Box“ darstellt – immerhin in der Zivilgesellschaft tut sich einiges: Der Deutsche Bundesjugendring beschloss als Vertretung von ca. 5 Mio. Jugendlichen ein Positionspapier zur Energiepolitik in dem unter anderem eine Weiterentwicklung der Ökosteuer, finanzielle Anreize zum Energiesparen und zum Kauf verbrauchsarmer Autos sowie der Abbau von Subventionen für Kohle- und Atomenergie gefordert werden (<http://dbjr.de/index.php?lang=&m=2&id=376&>) Der BUND hat ein Papier zu umweltschädlichen Subventionen veröffentlicht, der VCD hat das Thema zum Schwerpunkt seines letzten Mitgliederrundbriefs gemacht, die Klima-Allianz will klimaschädliche Subventionen zu ei-

nem Querschnitts-Schwerpunktthema ihrer Aktivitäten in den kommenden Jahren machen und auch in den Gewerkschaften finden intensive hierzu Diskussionen statt. Und nun hat sich sogar der Bundespräsident höchstpersönlich für höhere Steuern auf Benzin ausgesprochen (s. Kapitel 2 und 3).

Unseren nächsten Akzent wollen wir mit unserer Jahrestagung am 23./24. April setzen. Unter dem Titel „Ein grüneres und gerechteres Steuersystem gegen Klimaprobleme und Staatsverschuldung“ diskutieren am Freitag von 10-17 Uhr VertreterInnen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden. Nicht noch einmal soll der Finanzdruck in die falsche Richtung, z.B. in Richtung Mehrwertsteuererhöhung ausweichen können. Schon 2006 hatte das FÖS in einer Veranstaltung mit dem Titel „Öko- statt Merkelsteuer? – Zur Weiterentwicklung der Ökologischen Finanzreform“ am 5. bis 6. Mai 2006 ökologisch, aber auch sozial sinnvollere Alternativen aufgezeigt (<http://www.foes.de/veranstaltungen/dokumentationen/2006/berlin-mai-2006/>). Wer sich bis zum 31.03.2010 für die Konferenz erhält 25 Prozent auf die Anmeldegebühr für die Teilnahme an der Konferenz inklusive Verpflegung: regulär 30 Euro, ermäßigt 10 Euro (siehe Kapitel 11, Termine). Im direkten Anschluss an die Konferenz wird der diesjährige Adam-Smith-Preis an Josef Göppel (MdB, CSU) vergeben. Am Samstag findet dann von 10-13 Uhr unsere Mitgliederversammlung statt, zu der Sie ebenfalls herzlich eingeladen sind. Wenn Sie dort mit abstimmen wollen, können Sie unter <http://www.foes.de/mitglied-werden/> gern Aktiv-Mitglied werden. Vom 8.-9. Juli findet dann auch die Jahreskonferenz von Green-Budget-Europe in Budapest statt. Weitere Informationen zu unseren Aktivitäten finden Sie wie immer nicht nur in diesem Newsletter, sondern auch auf unserer Homepage.

Eine interessante Lektüre der mittlerweile 50. Ausgabe der FÖS-News wünschen Ihnen

Damian Ludewig und das gesamte FÖS-Redaktionsteam

2. FÖS IN DEN MEDIEN

UBA-Studie: Benzinpreiserhöhung lohnt sich

[*wir-klimaretter.de*, 23.03.2010] Höhere Spritsteuern gehören zu den effektivsten Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor: Das geht aus einer Studie des Umweltbundesamts hervor, die am Dienstag herausgegeben wurde. Das Papier stützt die Position von Bundespräsident Horst Köhler: Der hatte am Montag im Fokus gesagt, er könne sich höhere Benzinpreise vorstellen.

Nach dem Interview hatten Unionspolitiker Köhler kritisiert. Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) meinte gegenüber BILD, die Ökosteuer hätte bislang keinerlei Lenkungswirkung entfaltet. Dem widerspricht das Umweltbundesamt. Nach der Ökosteureinführung 1999 sank der Benzinverbrauch demnach bis 2005 um 0,7 Millionen Tonnen.

Nach Ansicht des **Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)** müssten die Benzinsteuern ohnehin steigen, um die Inflation auszugleichen. „Würde man nur diese Inflationseffekte seit 2003 ausgleichen, dann müsste die Steuer auf Benzin um circa 7,6 Cent höher liegen“, sagt **Damian Ludewig, Geschäftsführer des FÖS**. „Der Anteil von Umweltsteuern am gesamten Aufkommen des Staates beträgt nur noch 5,4 Prozent und ist damit bereits fast wieder auf dem Niveau von vor der ökologischen Steuerreform (5,1 Prozent).“

<http://www.wir-klimaretter.de/nachrichtensep/mobilitaet-nachrichten/5490-uba-studie-benzinpreiserhoehung-lohnt-sich>

Zur UBA-Studie:

http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-me-dien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3773

Weitere Berichte zum Thema siehe Kapitel 3.

Markttöffner und Beschäftigungsmotor

Dörte Fouquet (FÖS) über das Erneuerbare-Energien-Gesetz

[Susanne Götze, Neues Deutschland, 26.02.2010]

ND: Geht nach einem Jahrzehnt die Erfolgsgeschichte des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) noch weiter?

Fouquet: Absolut! Das Gesetz hat die Preise für neue Technologien immer automatisch gesenkt – das ist ja seine Funktion. Die Industrie der Erneuerbaren zeigt dank des EEG die größte Kostentransparenz und die größte Wettbewerbsfähigkeit. Es ist ein Markttöffner und hat qualifizierte Arbeit und lokale Einnahmen in großem Umfang generiert. Der allgemeine Energiemarkt hat sich aber kaum demokratisiert – vor allem was verdeckte und offene Subventionen in der Kohle- und Atombranche angeht. Solange die fossile Energieerzeugung aus diesem Grund zu billig ist, brauchen neue Erneuerbare-Energie-Anbieter auch nach zehn Jahren noch das EEG.

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) hat sich in den 90er Jahren für ein Einspeisevergütungsgesetz stark gemacht: Ist alles so gekommen, wie Sie es sich vorgestellt haben?

Früher war es besser, da das EEG klarer durch die ökologische Steuerreform begleitet wurde. Aber das Grundgerüst ist so gekommen und geblieben, wie wir uns das vorgestellt haben. Wir müssen aber weiterhin klar machen, dass es beim EEG darum geht, die Energiesicherheit Deutschlands zu stärken. Außerdem dürfen wir jetzt nicht anfangen, das Kind mit dem Bade auszuschütten und Technologien vom Markt zu fegen, die unter Umständen länger brauchen.

Sie denken da an die Kürzungen in der Solarbranche?

Ja. Das ist sehr schwierig. Die Kürzungen der Vergütungen sind zu groß und erfolgen zu schnell. Zudem ist es völlig unverständlich, den Freiflächentarif für Äcker so pauschal zu beenden. Das hätte auf lokaler Ebene viel besser geklärt werden können. Denn es geht auch um die Qualität der jeweiligen Ackerfläche.

Glauben Sie, dass die Umlage unter der aktuellen schwarz-gelben Bundesregierung in Gefahr ist?

Wir müssen alle sehr wachsam sein. Doch alle

Parteien im Bundestag haben mittlerweile zumindest den Wirtschaftsfaktor erkannt, der durch das EEG produziert wurde. Deshalb kann ich mir eine Abschaffung des EEG nicht vorstellen. Aber man muss weiterhin gut argumentieren – auch mit dieser Regierung.

Sie fordern eine Internalisierung der Kosten bei fossilen Energien – was heißt das genau?

Bei abgeschriebenen Kohle- und Atomkraftwerken, die nur noch Gewinn machen, muss von den Profiten abgeschöpft werden. Es kann nicht richtig sein, dass wir indirekt den schwedischen Haushalt über Vattenfalls Erlöse mit alten Kraftwerken in Deutschland ohne Abschöpfung der „Windfall-Profits“ mitfinanzieren.

Sie vermarkten das EEG in der ganzen Welt: In welchen Ländern gibt es schon ein Gesetz nach deutschem Vorbild?

1999 haben 13 Länder weltweit Einspeisesysteme für Erneuerbare Energien angewendet, Anfang 2009 waren es schon 69. Ein EEG wird in den USA diskutiert, wo es auch schon auf regionaler Ebene derartige „Feed-in“-Systeme gibt. Aber auch Indien und China haben dieses System kopiert und seitdem auch großen Erfolg. In England hat man sich massiv gegen das Einspeisesystem ausgesprochen. Dort setzte man auf Quoten und den Zertifikatehandel. Hier gab es in den letzten zehn Jahren so gut wie keinen Zuwachs an Erneuerbaren, während wir in Deutschland einen massiven Ausbau hatten. Mittlerweile hat Großbritannien für einen Teilbereich auch ein Einspeisesystem eingeführt.

Wie würden Sie einem Stromkunden erklären, dass er die Förderung der Erneuerbaren aus seiner Tasche bezahlen muss?

Das ist eben das Verursacherprinzip: Derjenige, der die Energie verbraucht, muss auch den Umbau der Energieproduktion bezahlen. In den letzten Jahren wurde sehr viel Propaganda gegen das EEG gemacht. Es wurde suggeriert, es sei die Umlage, die den Strompreis teuer macht. Aber wer die Zusammensetzung des Strompreises kennt, weiß, dass die Netzzugangskosten immer noch den größten Anteil ausmachen. Die EEG-Abgabe ist angemessen.

Das Interview und mehr Informationen zum Erneuerbare-Energien-Gesetz finden Sie unter:

<http://www.neues-deutschland.de/artikel/165944.marktoeffner-und-beschaefigungsmotor.html>

Zu schmutzig und zu teuer:

Wirtschaftswissenschaftler/Innen warnen vor dem Finanz- und Klimarisiko neuer Kohlekraftwerke in Deutschland

[Oliver Hölzinger, FÖS, 26.02.2010] Über 60 Wirtschaftswissenschaftler sprachen sich in einer gemeinsamen Erklärung gegen den Neubau von Kohlekraftwerken in Deutschland aus. In der vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) veröffentlichten Erklärung warnen die Ökonomen vor allem vor den hohen wirtschaftlichen Risiken und den negativen Klimafolgen.

Um Deutschlands Klimaschutzziele zu erfüllen, bedarf der Energiemarkt einer grundlegenden Wende. Im Jahr 2050 muss die Stromversorgung nahezu CO₂-frei sein. Allerdings haben Kohlekraftwerke eine Regellaufzeit von über 40 Jahren. Daher muss damit gerechnet werden, dass alle heute gebauten Kohlekraftwerke auch 2050 noch in Betrieb sind. Die Alternative wäre, dass sie aus wirtschaftlichen Gründen frühzeitig abgeschaltet werden müssen und als Investitionsruine enden. Die zunehmende Konkurrenz durch die erneuerbaren Energien sowie die absehbare Verteuerung von Emissionszertifikaten sprechen für letzteres.

Eine Lösung des Problems wird im derzeit viel diskutierten Verfahren zur Abscheidung und Speicherung von CO₂ (Carbon Capture and Storage – CCS) gesehen. „Doch derzeit ist auch mittelfristig noch völlig offen, ob CCS technisch realisierbar, ökologisch vertretbar und wirtschaftlich zu betreiben ist“, heißt es in der Erklärung. Diese Technologie sei frühestens ab 2020 oder 2030 kommerziell einsetzbar und komme daher für die derzeit geplanten Kohlekraftwerke zu spät. „Man kann die geplanten Kohlekraftwerke nicht mit bloßen technologischen Versprechungen rechtfertigen. Dazu ist ihre negative Klimawirkung viel zu verheerend“, betont Prof. Dr. Martin Jänicke von der Forschungsstelle für Umweltpolitik Berlin.

Die Einwände scheinen Wirkung zu zeigen: Zur Veröffentlichung der Erklärung durch das FÖS Mitte September 2009 befanden sich in Deutschland insgesamt 29 Kohlekraftwerke im Bau oder

in Planung. Die Energiekonzerne ziehen sich zusehends aus der Kohlestromerzeugung zurück: Vattenfall, Eon, EnBW, der dänische Konzern Dong Energy, GDF Suez und auch regionale Unternehmen machten in den vergangenen Monaten Rückzieher bei der Umsetzung von Kraftwerksprojekten. Damit sind in den vergangenen zwölf Monaten sieben Großprojekte abgesagt worden. Neben genehmigungsrechtlichen Problemen waren dabei auch häufig wirtschaftliche Gründe ausschlaggebend.

Auf dem Weg zur Energiewende ist das allerdings nur ein kleiner Teilerfolg. Um die Kraftwerkspläne noch stärker auf die ökonomischen und ökologischen Risiken der Kohlekraft hinzuweisen, werden weitere Ökonomen und Ökonominen zur Unterzeichnung der Erklärung gesucht.

Weitere Informationen zum aktuellen Stand der Debatte sowie die Erklärung finden Sie unter <http://www.wiwis-kohle.de>

Weitere Artikel zur gemeinsamen Erklärung „Wirtschaftswissenschaftler/innen gegen neue Kohlekraftwerke“ können Sie unter folgenden Links aufrufen:

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/versorger-kaempfen-an-zwei-fronten;2459012>

<http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/art271,2902443>

http://www.focus.de/politik/deutschland/atom-oeko-forscher-gegen-neue-atom-und-kohlekraftwerke_aid_436564.html

<http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digital-artikel/?ressort=sw&dig=2009%2F09%2F18%2Fa0021&cHash=f0e90a2eb9>

<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/1035632/>

Umweltschützer: Subventionsbericht des Bundes irreführend

[Rat für nachhaltige Entwicklung, 15.01.2010] Die Finanzhilfen und Steuervergünstigungen des Bundes sind im Jahr 2009 auf 29,5 Milliarden Euro gestiegen. Für die deutschen Steuerzahler be-

deutete dies eine Zusatzbelastung von rund sechs Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr. Das geht aus dem am 13. Januar verabschiedeten 22. Subventionsbericht der Bundesregierung hervor. „Im Wesentlichen“, schreibt das Bundesministerium der Finanzen (BMF), sei der Anstieg „auf die notwendigen Maßnahmen zur Krisenbekämpfung“ zurückzuführen. 80 Prozent der Mehrausgaben seien Folge der mittlerweile ausgelaufenen „Umweltprämie“ von je 2.500 Euro für das Abwracken von mindestens neun Jahre alten Pkw, so das Ministerium. Eine Reihe von Umweltexperten kritisiert den Subventionsbericht als irreführend.

„Allein die umweltschädlichen Subventionen in Deutschland summieren sich auf mehr als 40 Milliarden Euro“, sagt Tina Löffelsend, Referentin für Klimawirtschaft und Finanzen beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Berlin. Die Politikwissenschaftlerin beruft sich auf eine Berechnung des Umweltbundesamtes (UBA) aus dem November 2008. Fachleute der Dessauer Behörde hatten damals die wichtigsten Subventionen des Bundes analysiert, unter anderem in den Sektoren Energie, Verkehr und Landwirtschaft. Als umweltschädlich und nicht-nachhaltig ordneten sie – bezogen auf das Jahr 2006 – Vergünstigungen und Subventionen in Höhe von 42 Milliarden Euro ein.

Die Milliarden-Kluft zwischen den Angaben der Bundesregierung und den Berechnungen des UBA ergibt sich aus bestimmten Vergünstigungen, die die Subventionsberichte des Bundes bis heute nicht als Subventionen ausweisen. Ein Beispiel dafür ist die Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren, mit dem der – klimaschädliche – Güterverkehr auf der Straße gefördert wird. Auf 6,2 Milliarden Euro bezifferte das UBA die dadurch entstandenen Energiesteuererlöse im Jahre 2006 ohne Berücksichtigung der zusätzlich entstandenen Umsatzsteuererlöse.

Der aktuelle Subventionsbericht der Bundesregierung schweigt sich zu dieser Vergünstigung jedoch ebenso aus wie der Vorgängerbericht aus dem Jahr 2007. „Taschenspielertricks“ nennt BUND-Expertin Löffelsend das. Der **Geschäftsführer des Berliner Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS), Sebastian Schmidt**, spricht sogar von einem „Skandal“. Die Bundesregierung finanziere „viele ökonomisch und ökologisch lang-

fristig schädliche Aktivitäten“, so der Verwaltungswissenschaftler, **„die überwiegende Mehrheit dieser Subventionen verschweigt sie in ihrem Bericht aber“**.

Beide Fachleute halten auch die grundsätzliche Richtung der deutschen Subventionspolitik für falsch. Schmidt sind insbesondere die „Milliarden für den Kohle- und Atomsektor“ und die Abwrackprämie ein Dorn im Auge. Löffelsend kritisiert, dass „gerade die energieintensive und klimaschädliche Industrie massiv von Steuer- und Abgabeerleichterungen profitiert“. Als Beispiel nennt sie eine Ausnahmeregelung bei der Ökosteuern, den so genannten Spitzenausgleich. Dadurch bekommen besonders energiehungrige Unternehmen den Löwenanteil dieser Steuer zurückerstattet. Die Bundesregierung will so internationale Wettbewerbsverzerrungen abfedern. 1,8 Milliarden Euro war ihr das zuletzt wert, 100 Millionen mehr als 2007.

Schmidt, der mit dem FÖS für eine ökologische Steuerreform eintritt, sagt, dass unter dieser Politik nicht nur die Umwelt leide, sondern auch der Wohlstand der Deutschen. Auch das UBA fordert aus diesen Gründen seit Langem, umweltschädliche Subventionen zu stutzen. Bundeshaushalt und Steuerzahler würden dadurch entlastet, gleichzeitig würde Geld für Zukunftsaufgaben wie Bildung oder Klimaschutz frei.

Das vom Rat für Nachhaltige Entwicklung im September 2009 vorgelegte Gutachten Nachhaltig aus der Krise beziffert die kurzfristig möglichen Einsparungen durch Streichung nur eines Teils der nicht-nachhaltigen Subventionen auf zehn Milliarden Euro im Jahr. „Ein konsequenter Abbau umweltschädlicher Subventionen“, heißt es in der von den Nachhaltigkeitsberatern der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Expertise, könnte „eine wesentliche Rolle bei der Haushaltskonsolidierung und dem umweltverträglichen Wandel der Marktwirtschaft“ spielen.

<http://www.nachhaltigkeitsrat.de/news-nachhaltigkeit/2010/2010-01-21/umweltschuetzer-subventionsbericht-des-bundes-irrefuehrend/>

Kai Schlegelmilch: Der Öko-Steuermann

[Peter Ehrlich, *Financial Times Deutschland*, 9.12.2009] Er hat die Ökosteuer in Deutschland mitentwickelt. Heute exportiert Kai Schlegelmilch das Konzept in den Rest der Welt. Die Chinesen hat der Mann aus dem Bundesumweltministerium schon fast rumgekriegt. Jetzt will er die Vietnamesen auf Kurs bringen.

Wenn die Führung der Kommunistischen Partei Chinas in wenigen Wochen in Peking über den nächsten Fünfjahresplan der Volksrepublik entscheidet, wird es spannend für Kai Schlegelmilch. Wohl niemand in Berlin blickt so erwartungsvoll auf die Beschlüsse wie der Mann mit dem dünnen Zopf. Wenn alles gut läuft für Schlegelmilch, dann wird die chinesische Regierung in ihrem Entwicklungsplan für die Jahre ab 2011 die Einführung einer CO₂-Steuer ankündigen. Eine Ökosteuer für den größten Luftverschmutzer der Welt - und die Vorlage dafür hätte maßgeblich ein einfacher Angestellter aus dem Bundesumweltministerium verfasst. Denn Schlegelmilch hat zwei Jahre lang, bezahlt von der bundeseigenen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), die Arbeitsgruppe für Energieeffizienz und Ökosteuern des chinesischen „Rates für internationale Zusammenarbeit bei Umwelt und Entwicklung“ koordiniert.

Das Gremium mit dem bürokratischen Namen hat Einfluss im Reich der Mitte. Seit seiner Gründung vor 17 Jahren wurde die große Mehrheit der Empfehlungen des Rates von der Regierung übernommen. Mitte November hat sich der Rat für die Einführung einer CO₂-Steuer ausgesprochen, und nun liegt der Plan des Angestellten aus Berlin auf dem Tisch von Premierminister Wen Jiabao.

Noch beraten die Chinesen über den Vorschlag, doch Schlegelmilch hat bereits das nächste große Land mit seinen Ideen infiziert. Vergangene Woche endete eine zehntägige Reise, bei der er den vietnamesischen Vizefinanzminister Do Hoang Anh Tuan durch Europa begleitet und mit ihm Finanz- und Umweltministerien besucht hat.



„Botschafter der deutschen Umweltpolitik“: Ökosteuerexperte Kai Schlegelmilch auf dem Dach der Firma Evergreen Solar in Berlin
FTD/Marc-Steffen Unger

Vietnam plant unter anderem die Einführung von Steuern auf energieintensive Produkte, auf Waschmittel, Zigaretten und Kerosin. Auch wenn es so klingen mag – Schlegelmilch ist keine Geheimwaffe für Finanzminister weltweit, die auf der Suche nach unerschlossenen Geldquellen sind. Aber er hat eine Überzeugung: Steuern müssen der Marktwirtschaft einen Rahmen geben, der gleichzeitig sinnvoll für die Umwelt ist. „Steuern sind ein marktwirtschaftliches Instrument und oft wirksamer als Verbote“, sagt er.

Das Bewusstsein für die Wechselwirkungen von Steuern und Umweltschutz entwickelt Schlegelmilch schon während des Volkswirtschaftsstudiums in Frankfurt. Mit seiner Diplomarbeit belegt er 1993, dass die Steuergesetze in vielen OECD-Staaten umweltschädliches Verhalten noch fördern, statt es zu verhindern. Am Wuppertal Institut und als Gastwissenschaftler bei der gerade neu entstandenen EU-Umweltagentur in Kopenhagen arbeitet Schlegelmilch weiter an seinen Konzepten, sein Chef ist der SPD-Umweltpolitiker und Ökosteuerbefürworter Ernst Ulrich von Weizsäcker.

Doch auch im konservativen Lager wird der Wi-

derstand mit der Zeit geringer. Mitte der 90er-Jahre begeistert sich auch die CDU für die Ideen, der damalige CDU/CSU-Fraktionschef Wolfgang Schäuble lässt seinen parlamentarischen Geschäftsführer Hans-Peter Repnik sogar ein Konzept erarbeiten, dass eine mehrfache Dividende verspricht: Höhere Steuern auf den Umweltverbrauch sollen zugleich niedrigere Sozialabgaben ermöglichen und damit die Arbeitskosten senken. Der Plan scheitert, vor allem an der CSU mit ihrem damaligen Landesgruppenchef Michael Glos

Als 1998 Rot-Grün an die Macht kommt, schlägt die Stunde der Ökosteuvordenker. Schlegelmilchs Chef, von Weizsäcker, zieht für die SPD in den Bundestag ein und nimmt Schlegelmilch mit nach Berlin. Der junge Experte wechselt bald darauf ins Umweltministerium. Dort arbeitet er an der ökologischen Steuerreform und für die damalige EU-Ratspräsidentschaft an der EU-Energiebesteuerung mit. Der Rückhalt in der Politik ist groß zu dieser Zeit. Kurz traut sich die Bundesregierung sogar, mit Sprüchen wie „Mehr Ökostrom, mehr Sex“ Werbung für die eigentlich nicht populären Steuererhöhungen bei Strom, Benzin und Gas zu machen. Schlegelmilch arbeitet weiter, achtet mehr auf den Inhalt als auf Posten. Im Ministerium steigt er nicht höher auf der Karriereleiter, während seines China-Engagements reduziert er auf eine halbe Stelle. Die Statussymbole des Erfolgs sind nicht seine Welt. Sein Büro in dem abweisenden Plattenbau am Alexanderplatz ist winzig, der Fußboden übersät mit Aktenstapeln. Aus dem Fenster fällt der Blick auf eine Großbaustelle.

Schlegelmilch hat seine Berufung gefunden. Auch ehrenamtlich ficht er für die Ökosteuer, als Vizevorsitzender des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS). Wenn er sein kleines Büro für die Vereinsarbeit verlässt, hält er brav seinen Dienstaussweis unter den Zeiterfassungsautomaten und meldet sich ab. Eine Viertelstunde mit der U-Bahn, und er steht im neuen Büro des Vereins im Bezirk Wedding. Der als Forum Ökologische Steuerreform gegründete Verein war zunächst eine Art Nebenstelle des Wuppertal Instituts, Schlegelmilch verfasste große Teile des ersten Memorandums. „So richtig los ging es vor vier bis fünf Jahren“, sagt der 44-Jährige. Inzwi-

schen gibt es Sponsoren und Mitglieder aus der Wirtschaft, und die hauptamtlichen Mitarbeiter in dem Vierzimmerbüro können sich durch ihre Expertisen unter anderem für Nichtregierungsorganisationen selbst finanzieren.

Was treibt jemanden an, sich tagaus, tagein mit dem immergleichen Thema zu befassen, im Beruf wie in der Freizeit, unbezahlt und oft in den Abendstunden? Schlegelmilch hat seine Entscheidung früh getroffen, als er nach Banklehre und Bundeswehr zum Ökobegeisterten wurde. „Als Banker würde ich acht Stunden am Tag für eine Sache arbeiten und dann in der Freizeit drei Stunden für das Gegenteil. Da stehe ich lieber zwölf Stunden auf der richtigen Seite.“

Schlegelmilch ist überzeugter Öko - aber kein Linker. Mit seinem christlich-liberalen Elternhaus wollte er schon als Student nicht brechen. Am Wohnort Bad Vilbel nördlich von Frankfurt tritt er der ÖDP bei, nicht Joschka Fischers Grünen. Auch privat lebt Schlegelmilch möglichst konsequent nachhaltig. Das Haus in Rahnsdorf östlich von Berlin, in dem er mit Frau und zwei Kindern wohnt, ist aus Holz, hat Niedrigenergiestandard, nutzt Regenwasser für die Toiletten und wird von einer 1,7-Kilowatt-Fotovoltaikanlage auf dem Dach mit Strom versorgt. Das gebrauchte Auto, das er in den 80ern von den Eltern übernimmt, ist sein erstes - und sein letztes. Heute reist er, wenn irgendwie möglich, mit der Bahn. „Er kennt die europäischen Schlafwagenverbindungen auswendig“, sagt der FÖS-Vorsitzende Anselm Görres halb spöttisch, halb bewundernd. Bis nach Madrid soll Schlegelmilch schon mit dem Zug gefahren sein, nur nach Asien sind Flüge unvermeidlich.

„Botschafter der deutschen Umweltpolitik“ nennt ihn Görres, der als Unternehmensberater in München arbeitet, manchmal auch „Ökosteuer-Google“ - wegen seines enzyklopädischen Fachwissens. Dazu könne sich Schlegelmilch auf ein weltweites Netzwerk stützen. „Es gibt wenige Länder in der Welt, zu denen er nicht drei bis sechs Leute nennen kann, die sich mit Themen wie Ökosteuer befassen“, konstatiert Görres.

Das Netzwerk umfasst inzwischen nicht mehr nur Steuerexperten. Seit gut zwei Jahren arbeitet Schlegelmilch in einem Referat, das sich mit Windenergie und Stromnetzen befasst. Im Som-

mer war er in Chile, einem Land, das erneuerbare Energien im Überfluss nutzen könnte, wenn die Stromnetze entsprechend ausgerüstet werden. „Gerade wurde der Posten eines Energieministers geschaffen“, freut sich Schlegelmilch. Der neue Ressortleiter Marcelo Tokman war zuvor Chef der Energiekommission, mit der Schlegelmilch schon seit Jahren zusammenarbeitet. „Die Aufwertung ist ein wirklich toller Erfolg, auch für unsere kontinuierliche Unterstützung aus Deutschland“, sagt er. Auch Tokman ist inzwischen Teil des Netzwerks: Im Juli trafen sich der chilenische Minister und der deutsche Ökosteuerexperte bei einer Konferenz in der chilenischen Hauptstadt Santiago erstmals auch persönlich.

Wo Politiker vor allem über den Export deutscher Umwelttechnologie reden, sorgt Schlegelmilch mit dafür, dass die Gesetze anderer Staaten solche Technologien auch attraktiv machen. Er hofft, dass die Debatte auch in Deutschland wieder beginnt, schließlich war der neue Finanzminister Schäuble in den 90er-Jahren schon einmal an den ökologischen Wirkungen des Steuersystems interessiert.

Gerhard Schröder übrigens, der als Kanzler die ökologische Steuerreform zu verantworten hatte, war bei ihrer Einführung noch skeptisch. Aber Ende Oktober hat Schlegelmilch den Altkanzler zufällig an einer Hotelbar im chinesischen Wuhan getroffen und sich als einer der Autoren des damaligen Gesetzes vorgestellt. Das sei doch eine gute Sache gewesen, meint Schröder heute. Dann haben beide mitten in China mit einem Glas Rotwein auf die Ökosteuer angestoßen. <http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/green-minds-kai-schlegelmilch-der-oeko-steuermann/50048452.html>

Steuern rauf fürs Klima

[Peter Ehrlich, *Financial Times Deutschland*, 15.10.2009] Die Steuerdiskussion in Deutschland ist beängstigend fantasielos. Union und FDP reden vor allem über die Senkung der Einkommenssteuer, deren positive Wirkung auf die Konjunktur regelmäßig überschätzt wird. Der Selbstfinanzierungseffekt von Steuersenkungen wird seriös allenfalls auf ein Drittel der Mindereinnahmen angesetzt. Und der psychologische Effekt dürfte

gleich null sein, wenn man eine Senkung aus Haushaltsgründen auch noch auf mehrere Schritte verteilt. Schon die umfangreichen Steuersenkungen unter Rot-Grün haben unter der Aufteilung auf unübersichtliche Schritte gelitten. Der Bürger bekam kaum mit, dass er mehr Netto vom Brutto hatte.

Noch schlimmer sind die Sparwütigen, die stets die Mehrwertsteuer erhöhen wollen, obwohl das die Schwächsten in der Gesellschaft – und damit den Konsum – am meisten belastet. Abgesehen von einer Überarbeitung der Liste für Produkte und Dienstleistungen, die dem ermäßigten Satz unterliegen, steht die Kanzlerin aber zum Glück im Wort: keine Erhöhung.

Trotzdem gibt es in zwei Bereichen steuerpolitische Spielräume: Bei der Substanzbesteuerung und bei den sogenannten Umweltsteuern. Substanz zu besteuern ist für Schwarz-Gelb schwierig, im Interesse einer vermögenden Klientel (die große Parteispender hervorbringt) soll die neue Erbschaftsteuer sogar gelockert werden. Bleiben also die Umweltsteuern. Hier ist der Spielraum erheblich – und er kann für das größere Ziel Klimaschutz genutzt werden, das die Kanzlerin wieder zum Schwerpunkt machen will. Vorschläge für Umweltsteuern liegen auf dem Tisch, ausgearbeitet vom **Verein Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)**.

Die Ausgangslage: Es gibt drei klassische Umweltsteuern, nämlich die Mineralölsteuer, die Stromsteuer und die Kfz-Steuer. Nach Einführung der Ökosteuer, also höherer Sätze für Mineralöl, Gas und Strom, stieg der Anteil dieser Steuern am Gesamtsteueraufkommen laut **FÖS** von 5,1 Prozent auf 6,5 Prozent und ist nun wieder auf etwa 5,5 Prozent gefallen. Die Ursprungsidee, den Faktor Arbeit zu entlasten und dafür den Energieverbrauch zu belasten, wurde auch von Rot-Grün nicht verwirklicht. Die Belastung des Faktors Arbeit durch Sozialabgaben und Lohnsteuern veränderte sich von 1998 bis 2003 kaum (von 65,5 auf 65,9 Prozent der Staatseinnahmen). Geringer belastet wurde nur der Faktor Kapital.

Positiv ist, dass die Ökosteuer eine gewisse Umweltwirkung hatte. Die höheren Preise (und später der hohe Rohölpreis) haben den Verbrauch gebremst, deshalb sinken auch die Einnahmen aus

der Mineralölsteuer. Gemessen an dem, was Deutschland aus Klimaschutzgründen an Emissionen verringern sollte, ist das aber wenig. Ein Mix aus verschiedenen neuen oder höheren Steuern in diesem Bereich könnte das Energiesparen beschleunigen und dem Staat Finanzierungsspielräume für Aufgaben wie Bildung verschaffen.

Bisher steht nur fest, dass die europäischen Staaten ab 2013 deutlich mehr durch den Emissionshandel einnehmen werden, weil dann weniger kostenlose Emissionsrechte zur Verfügung stehen. Das reicht aber nicht aus. Weitere Möglichkeiten sind laut FÖS:

- Eine Abgabe auf Flugtickets. Es gibt sie bereits in Großbritannien, ideal wäre eine europäische Absprache, damit weniger auf Flughäfen in Nachbarländern ausgewichen wird. Mittelfristiges Ziel muss sein, dass auch Kerosin besteuert wird. Fliegen ist besonders umwelt-schädlich, aber nur die Bahn muss ihre Emissionsrechte kaufen.
- Änderungen bei der Dienstwagenbesteuerung. Ähnlich wie in Belgien oder Großbritannien könnte sich die Besteuerung des geldwerten Vorteils am Schadstoffausstoß orientieren. Die Absetzbarkeit besonders großer Autos könnte gedeckelt werden.
- Höhere Steuern auf Heizöl und Gas für Gebäude. Eine solche Erhöhung könnte man beschließen und erst nach zwei Jahren in Kraft treten lassen, damit die Hausbesitzer Zeit haben, ihre Gebäude zu modernisieren. Trotz aller Kreditprogramme der KfW läuft die Umrüstung der privaten Haushalte bisher nur sehr langsam.
- Höhere Grundsteuern, um den Flächenverbrauch weniger attraktiv zu machen.

Dazu kommen der Abbau von Ausnahmen bei der Ökosteuer, eine höhere Kfz-Steuer für Autos mit schlechten CO₂-Werten und langfristig die Abschaffung der Pendlerpauschale. Denkbar wäre auch eine europaweite CO₂-Steuer. Weiterhin sollten künftig Kernbrennstoffe besteuert werden. Wenn die Regierung an die Profite der Atomkraftwerksbetreiber will, ist eine solche Steuer die rechtlich beste Möglichkeit - und die Koalition erspart sich irgendwelche Verhandlungen mit den Konzernen. Da sich der Strompreis nicht am billi-

gen Atomstrom orientiert, wirkt sich diese Steuer nicht auf die Verbraucher aus. Das Geld kann zur Förderung der Erneuerbaren ebenso verwendet werden wie für Forschung oder als Rücklage für die Kosten des Atommülls

Beim FÖS summieren sich die Mehreinnahmen aus solchen Ökosteuern auf über 40 Mrd. Euro im Jahr 2015. Wird das Geld allein zum Abbau der Haushaltsdefizite verwandt, würden auch diese Steuern das Wachstum dämpfen. Sinnvoller wäre es daher, die Mehreinnahmen in den ökologischen Umbau und in andere unterfinanzierte Bereiche zu stecken.

Das alles hat übrigens nichts mit radikalem Klimaschutz zu tun. Hans Diefenbacher, der Umweltbeauftragte der Evangelischen Kirche, sagt, dass Deutschland wohl schon innerhalb der nächsten zehn Jahre das ganze CO₂ in die Luft blasen wird, das es bis 2050 emittieren dürfte, soll der Anstieg der durchschnittlichen Temperatur auf der Erde auf zwei Grad begrenzt werden. Eigentlich müssten wir also sofort ein Tempolimit einführen, Umweltsteuern verdoppeln, alle Heizungen herunterdrehen. Dafür gibt es keine Mehrheiten. Schon mit einer gemäßigten ökologischen Steuerpolitik könnte Schwarz-Gelb aber die Energieeffizienz fördern, Verhaltensänderungen unterstützen und sich kleinere finanzielle Spielräume verschaffen. Eine Klimakanzlerin nutzt diese Chance.

<http://www.ftd.de/politik/deutschland/:kolumne-steuern-rauf-fuers-klima/50023520.html>

Norweger leben besser

Kritik: Der Human Development Index beinhaltet kein Umweltkriterium.

[Miriam Olbrisch und Miguel A. Zamorano, *Süddeutsche Zeitung*, Nr.229, 06.10. 2009] Beeindruckende Fjorde, unberührte Natur – keine Frage: Norwegen hat seine Reize. Dass es sich dort auch ausnehmend gut leben lässt, nämlich besser als in allen anderen Ländern der Welt, das bescheinigt das Entwicklungsprogramm der **Vereinten Nationen mit dem Human Development Index (HDI)**. Die jährliche Studie, die am 5. Oktober 2009 in Bangkok vorgestellt wurde, vergleicht seit 1990 die Lebensqualität der 182 UN-Mitgliedsstaaten.

Deutschland liegt wie auch schon im Vorjahr auf

Platz 22, weit hinter Frankreich, den Niederlanden und auch Großbritannien. „Das überrascht nicht im geringsten“, sagt Stefan Bergheim, Direktor des Zentrums für gesellschaftlichen Fortschritt in Frankfurt. Der Index berechnet sich aus drei Kriterien: Materieller Wohlstand, gemessen am Bruttoinlandsprodukt pro Kopf, der Lebenserwartung und dem Bildungsstand. [...] „Dass die deutsche Wirtschaftsleistung in den vergangenen Jahren immer weiter hinter andere westeuropäische Länder zurückgefallen ist, ist kein Geheimnis“, sagt Bergheim. „Durch die Krise könnte es sein, dass wir noch weiter zurückfallen.“ Auch in der Bildung knirsche es schon lange. „Von Skandinavien, aber auch von Ländern wie Spanien kann man sich da noch einiges anschauen.“ Die nächsten Länder, die an der Bundesrepublik vorbeiziehen könnten, sind Hong Kong, Singapur und Griechenland.

Doch lebt es sich hierzulande wirklich so viel schlechter als in Norwegen? „Nein“, findet Roland Zieschank, Nachhaltigkeitsforscher am Otto-Suhr-Institut in Berlin. Er hält den Human Development Index nicht für das richtige Maß, um die Lebensqualität in Industrieländern zu vergleichen. „In den hoch entwickelten Staaten geht es um wesentlich mehr als um den materiellen Wohlstand und die Anzahl der Menschen, die in die Schule gehen“, sagt Zieschank. In den Industriestaaten müsse man vielmehr die Wohlfahrt statt des Wohlstandes messen. Hier spielten wesentlich mehr Faktoren wie etwa die soziale Sicherheit und das Gesundheitssystem eine Rolle. „Für eine Betrachtung der Entwicklungs- und Schwellenländer, wo viel elementarere Dinge wichtig sind, mag der Index vielleicht das richtige Maß sein.“ Für einen Vergleich von Deutschland und Norwegen sei er aber wenig hilfreich.

Zudem wird der Umgang mit den Naturressourcen vernachlässigt. **Damian Ludewig vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft in Berlin kritisiert deshalb den Index der Vereinten Nationen: „Der Umgang mit dem Naturkapital wird nicht miteinbezogen“.** So würde die Wirtschaftsleistung eines Landes steigen, das Erdöl exportiert. Doch die Schäden, die sich aus der Erdölförderung für Natur und Menschen ergeben, blieben bei der Bilanzierung außen vor. Das könne man sehr gut am Beispiel von Ecuador sehen, wo im Regenwald Erdöl gefördert werde und die Umweltschäden

enorm seien. Zwar gesteht Ludewig ein, dass es strittig sei, wie man das Naturkapital exakt quantifiziert. Doch die Effekte des Wirtschaftswachstums auf die Natur nicht mit einzurechnen, sei auch nicht sinnvoll. Ludewig: „Gerade in China kann man beobachten, dass hohes Wirtschaftswachstum mit einhergehender Umweltzerstörung zu Wohlstandsverlust führen. Es ist ein Nullsummenspiel.“

Obwohl solche Kritik am Index der Vereinten Nationen immer wieder laut wird, gibt es für Bergheim vom Zentrum für gesellschaftlichen Fortschritt bisher kein besseres Messverfahren, das alle Länder von Uganda bis zu den USA fair miteinander vergleicht. „Die drei Komponenten des Index sind auf jeden Fall besser als sich nur die Wirtschaftsleistung anzuschauen.“

Auf den Spitzenpositionen hinter dem skandinavischen Spitzenreiter residieren neben Australien und Kanada auch Island und Irland – jene Staaten, die wegen hoher Auslandsschulden zuletzt stark unter der Wirtschaftskrise zu leiden hatten. In dem Human Development Index spiegelt sich diese jüngste Entwicklung nicht wieder. Die aktuelle Studie basiert auf Daten von 2007. „Gerade Island und Irland werden in den nächsten Jahren einige Plätze verlieren“, prophezeit Bergheim. China belegt mit Platz 92 von 182 Staaten einen Rang im Mittelfeld. Das ärmste Land der Welt ist dem Bericht zufolge die Demokratische Republik Kongo mit einem durchschnittlichen Jahres-Pro-Kopf-Einkommen von 204 Euro. Am schlechtesten lebt es sich in Sierra Leone, Niger und den kriegsgeplagten Afghanistan. Hier liegt die Lebenserwartung nur bei 43,6 Jahren. Nur 28 Prozent der Menschen ab 15 Jahren können lesen und schreiben.

<http://www.foes.de/pdf/D2009-10-06-SZ-Norweger-leben-besser.pdf>

Ohne Industriepolitik geht es nicht

[Anselm Görres, *Süddeutsche Zeitung*, 25.09.2009] Zu Recht zog der damalige Bundeswirtschaftsminister Karl-Theodor zu Guttenberg (CSU) ein verstaubtes Liberalisierungspapier seiner Beamten zurück. Deregulierungslisten ersetzen keine Vision. Die fehlende Zukunftsperspektive der Bürgerlichen hat viele Gründe. Einer da-

von ist ihre Tabuisierung von Industriepolitik, also staatlichen Maßnahmen, die gezielt auf einzelne Branchen und Sektoren wirken. Die Japaner haben dafür ein ganzes Ministerium, das METI, die Franzosen ihre Planification. Kein Grundbekenntnis zu freien Märkten hielt je eine US-Regierung davon ab, brachiale Branchenpolitik zu betreiben, ob bei Steuer-, Zoll- oder Handelsfragen, oder jüngst den gigantischen Konjunkturimpulsen. Industriepolitik ist Branchenpolitik, warum sollte Deutschland dies tabuisieren? Weil die Nazis ganze Wirtschaftszweige strukturierten? Weil sich der freie Westen vom planwirtschaftlichen Osten abgrenzen muss? Weil neoliberale Wirtschaftsdoktrin die Ebene zwischen Mikro und Makro ausblendet und damit Branchenfragen ignoriert? De facto findet Industriepolitik natürlich auch hierzulande statt. Wer Autogipfel veranstaltet, macht Industriepolitik, was sonst? Energie und Verkehr, Kommunikation oder Gesundheit überlässt kein Staat der Welt nur dem Markt. Alle haben dafür Behörden, ja Ministerien. Auch Länderchefs lieben Industriepolitik. Der frühere baden-württembergische Ministerpräsident Lothar Späth war nur der Erste, der dies in den achtziger Jahren offen bekannte. Der Liberale Otto Graf Lambsdorff warf ihm dafür „Fummelei“ vor. Bayerns Ministerpräsidenten fummelten von jeher, Edmund Stoiber (CSU) am eifrigsten. 2007 entdeckt der damalige Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) Industriepolitik für die Umwelt. Zu Recht fordert er, dass der Staat nicht nur den Makro-Rahmen und Umweltziele setzen, sondern sich gezielt auf Branchenebene einmischen solle. Es wird Zeit, die Lücke zwischen Makro- und Mikroökonomie zu schließen. Deutschland muss seine industriepolitische Pseudo-Abstinenz ablegen und Wirtschaftspolitik auch als verantwortliche Sektorenentwicklung definieren. Dafür vier Argumente.

Vakuum zwischen Mikro und Makro: Der Großteil heutiger Regulierung bezieht sich entweder auf die Gesamtwirtschaft (etwa Steuer- und Geldpolitik) oder auf Betriebe, Konsumenten oder Arbeitnehmer. Dieselbe Lücke besteht auch in der Wissenschaft. Ökonomen analysieren Märkte und Marktteilnehmer auf Mikroebene, oder sie studieren makro-, gar weltökonomische Aggregate. Nur selten erforschen Volkswirte die Mesoebene, also einzelne Sektoren. Ähnlich die Betriebswirte: Traditionell gliedern sie ihr Fach nach Funktionen

wie Produktion, Vertrieb, Finanzen. Ab und an trifft man auf Lehrstühle für Verkehrswirtschaft, Handel oder Energie. Doch Branchenforscher wie der Autoprofessor Ferdinand Dudenhöffer bleiben die Ausnahme. Oft entwickeln Fachhochschulen die vernachlässigte Branchenperspektive. Fast jede TU lehrt Maschinenbau – doch meist als Technik, nicht als Sektor.

Schwächen des Entdeckungsverfahrens Wettbewerb: Der Markt erzeugt endlos Produkte. Nicht nur die 88. Steaksoße oder Müslisorte, auch viele echte Lösungen. Doch auch giftige Finanzprodukte oder fragwürdige Medikamente sind Früchte kreativer Märkte. So hellhörig Märkte für leiseste Kundenwünsche sind, so taub und blind sind sie für Zukunftserfordernisse, etwa der Umwelt. Von den zehn effizientesten Autos der Welt kommt keines aus USA, dafür ungezählte Varianten klimazerstörender Geländewagen. Wenn es noch Beweise brauchte, dass Märkte nicht immer effizient sind, sondern zukunftsblind, ja selbstzerstörend, so lieferte sie die Finanzkrise.

Reaktive Regulierung genügt nicht: Moderne Regulierung kann nicht nur verbieten, was der Staat nicht will, von der Kinderarbeit über Kartelle bis zu Giftstoffen. Es reicht auch nicht, vom Markt vernachlässigte Produkte und Dienste teuer herbeizusubventionieren. Die Palette der Staatsinstrumente muss breiter und kreativer werden, um der mitunter destruktiven Kreativität der Märkte Paroli zu bieten. Moderne Industriepolitik muss fördern und fordern, zum Beispiel indem sie Erwünschtes verbilligt und Unerwünschtes verteuert. Sie muss der Kurzsichtigkeit der Märkte begegnen, etwa durch öffentliche Diskurse zur Langfristperspektive von Sektoren. Sie darf Branchenentwicklungen nicht den Shareholder-Strategen überlassen, sondern muss alle Stakeholder einbeziehen. Sie muss neue Instrumente einführen, wie etwa den Emissionshandel, und vorhandene sektoral fortentwickeln, wie etwa Verbraucherschutz im Finanzbereich. Industriepolitik muss allen Sektoren genauer vorgeben, was geht und was nicht. Bloßes Ächten von Exzessen genügt nicht. Und keine Regulierung kann tückische Details auf Branchenebene ignorieren. Der Inhalt des Kuchens ist nicht egal: Den Marktradikalen genügt es, wenn der Staat die allgemeinsten Regeln festlegt, der Stoff des Sozialprodukts ist

ihnen gleich. Hauptsache der Kuchen wächst. Die Abstraktion vom konkret Stofflichen war für die Entwicklung der modernen Wirtschaftstheorie wichtig. Aber gerade Umweltprobleme zwingen uns dazu, die physikalisch-stoffliche Seite des Wirtschaftsgeschehens wieder ernst zu nehmen und notfalls zu ändern. Dafür darf Politik Branchen nicht länger als Black Box behandeln. In einer sozialökologischen Marktwirtschaft müssen Märkte der Demokratie dienen, nicht umgekehrt. Die Alternative zu offener, gesellschaftlich debattierter Industriepolitik ist nicht das freie Spiel edler Wettbewerber, sondern in Wirklichkeit die diskrete Industriepolitik der Kartelle und Lobbys hinter verschlossenen Türen. Nicht selten erkämpfen Politiker, die öffentlich staatsfreien Wettbewerb fordern, dort Sonderregeln für ihre Klientel. Eine Debatte künftiger Industriepolitik wäre im Wahlkampf wichtiger gewesen als der Dienstwagen von Bundesgesundheitsministerin Ulla Schmidt (SPD).

3. ÖFR DEUTSCHLAND

Bundespräsident wirbt für die Ökosteuer. Sie hat es verdient

[Michael Bauchmüller, Süddeutsche Zeitung Nr.68, 23.03.2010] Auf den Bundespräsidenten ist der ADAC gerade gar nicht gut zu sprechen. Lange hatte Horst Köhler geschwiegen, um dann in seinem ersten Interview seit langem einem „tendenziell höheren“ Benzinpreis das Wort zu reden, der Umwelt zuliebe. Höherer Benzinpreis! In Deutschland! Nicht nur der ADAC steigt nun auf die Barrikaden, der Verkehrs- und der Wirtschaftsminister kommen gleich mit. Der Autofahrer werde schon jetzt durch Mineralöl- und Ökosteuer hinreichend zur Kasse gebeten; auch sei ohnehin fraglich, ob höhere Spritsteuern irgendein Verkehrsproblem lösen könnten. „Unüberlegt“ seien die Äußerungen des Bundespräsidenten, befindet ADAC-Präsident Peter Meyer. Doch damit liegt er völlig falsch. Denn die Freunde der Straße verschweigen etwas: **Die Ökosteuer sinkt seit Jahren.** Mal mehr, mal weniger, aber sehr kontinuierlich – durch die Inflation. Schließlich wurden die Steuersätze nicht in Prozent vom Benzin- oder

Dieselpreis festgelegt, sondern in Cent. So gesehen müssten Öko- und Mineralölsteuer eigentlich ständig und nicht nur „tendenziell“ angehoben werden, allein um stabil zu bleiben. Von der Philosophie der Ökosteuer bleibt damit nicht mehr viel übrig. Denn ursprünglich sollte sie nicht nur Rohstoffe verteuern, sondern im Gegenzug auch Arbeitskraft verbilligen. Teile des Aufkommens flossen in die Senkung der Sozialabgaben. Doch mittlerweile liegt der Anteil der Umweltsteuern am Steueraufkommen wieder ungefähr da, wo er schon vor der Einführung der Ökosteuer lag. Umsteuern? Keine Spur.

Das Problem verzerrter Preise dagegen besteht fort. Individuelle Mobilität bleibt von Nutzen vor allem für den Einzelnen, kann aber gesellschaftlich durchaus von großem Übel sein. Der Lärm einer Durchgangsstraße, die Abgase an einer Kreuzung schädigen eben nicht den, der im Auto sitzt. Einer allein macht keinen Stau, viele Einzelne aber schon; vom Klimaeffekt des Verkehrs ganz zu schweigen. Solche Umweltkosten in Preise zu übersetzen, sie auf umweltschädliches Verhalten aufzuschlagen, ist keine neue Idee. Sie ist nur in gegenwärtigen Steuerdebatten völlig in den Hintergrund geraten. Der Bundespräsident hat gut daran getan, sie in Erinnerung zu rufen.

Natürlich ändert eine Steuer auf Mineralöl Verhalten, wie es ein hoher Ölpreis auch tut. Dass sich Autohersteller nun ihrer spritsparenden Modelle rühmen, dass sie Milliarden in die Entwicklung umweltfreundlicher Antriebe stecken, hängt vor allem mit einer wachsenden Nachfrage zusammen. Und die wiederum speist sich aus einem nüchternen Kalkül: Wenn drei Liter weniger Verbrauch über das Jahr gesehen fast 1000 Euro Ersparnis bringen, dann lohnt sich manche Neuananschaffung. Sofern sie sparsam ist. Der ADAC dagegen verweist auf mangelnde soziale Gerechtigkeit, auf Pendler in prekären Beschäftigungen, die von solchen Steuern viel härter getroffen würden als andere. Das ist richtig und zugleich falsch. Richtig, weil steigende Energiekosten stets soziale Fragen aufwerfen – und falsch, weil es viele andere Ungerechtigkeiten überdecken hilft. Wie ist es etwa mit der Pendlerpauschale, die jene Pendler am meisten belohnt, die viel verdienen, folglich oft auch die größeren Autos bewegen? Wie ist es mit dem Dienstwagenprivileg, mit dem der deut-

sche Steuerzahler Millionen für die Anschaffung von Luxuslimousinen hinblättert? Was ist mit dem Flugverkehr, dem in Deutschland nicht mal eine Klima-Abgabe auf Tickets zugemutet wird, während die Bahn für ihren Strom eine solche entrichtet? Gerechtfertigt geht es im Verkehr schon lange nicht mehr zu.

Ohne Preissignale lassen sich Umweltfolgen der Fortbewegung kaum bewältigen. Das mag sozialen Ausgleich erfordern, etwa für Pendler mit kleinem Verdienst. Das mag auch europa-weite Regelungen nötig machen, wie höhere Mindeststeuersätze für Kraftstoffe, um Tanktourismus vorzubeugen. Auch geht es nicht darum, Mobilität zu verhindern, ganz im Gegenteil. Wer Deutschland in diesem Jahrhundert mobil halten will, angesichts wachsender Güterströme und absehbar steigender Ölpreise, der muss lernen, aus weniger mehr zu machen.

Das Interview des Fokus mit Horst Köhler finden Sie unter: http://www.bundespraesident.de/_2.662878/Bundespraesident-Horst-Koehler.htm

Weitere Artikel und Kommentare unter:

http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/2454197_Kommentar-zur-den-Spritpreisen-Die-Benzinwut-ist-wieder-da-Endlich.html

<http://www.sueddeutsche.de/politik/430/506599/text/>

<http://www.ftd.de/politik/deutschland/:unpopulaere-idee-koalition-fluechtet-vor-koehlers-spritpreisvorstoss/50091744.html>

http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/2453800_Spritpreise-Umweltschuetzer-loben-Koehler.html

Steuerliche Benachteiligung des Guten

[Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments, Bündnis 90/Die Grünen, F.A.Z. Nr. 55, 06.03.2010] Wer Bahn fährt, tut etwas für die Umwelt. Wer fliegt, tut meist vor allem etwas für seinen Geldbeutel. Wer in Deutschland oder in Europa mit der Bahn fährt, braucht nicht nur viel

Zeit, sondern auch viel Geld. Denn außer dem Unternehmen selbst langt beim umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn auch der Staat ordentlich zu: Mehrwertsteuer auf Fahrkarten, aber auch Abgaben auf Diesel und Strom – nicht zuletzt auch für den in Kioto vereinbarten Emissionshandel. Der Fahrpreis der Bahn selbst könnte allerdings auch niedriger sein, wenn die Betriebsstoffe nicht mit Steuern belegt würden. Wer hingegen fliegt, kann das häufig zu Preisen tun, als ginge es um eine Taxifahrt am Wohnort. Denn bei internationalen Flugtickets verzichtet der Staat auf die Mehrwertsteuer, Kerosin ist steuerfrei, und vom Emissionshandel sind die Luftfahrtgesellschaften ausgenommen. Die Branche also, die als Klimakiller Nummer eins gilt, weil die CO₂-Emissionen in der Luft drei- bis viermal so schädlich sind wie am Boden, wird finanzpolitisch gestützt, während die Bahnfahrkarten belastet werden.

Verkehr in Europa ist zu billig, nur der umweltfreundliche ist zu teuer. Bahnen, Umweltverbände und auch die Grünen kritisieren dies seit Jahren. Seit September 2009 hat diese Position einen weiteren Fürsprecher: den Deutschen Bundesrat. Damals beschloss er einstimmig, dass die politischen Rahmenbedingungen zu „einer Benachteiligung der Eisenbahn – dem umweltverträglichsten Verkehrsmittel“ führten, und „wirkte damit dem Ziel der Minderung von CO₂-Emissionen entgegen“. Weiter heißt es: „Regulierungen wie die ab 2013 umzusetzende hundertprozentige Auktionierung der Emissionszertifikate des Bahnstroms und eine auf 15 Prozent beschränkte Auktionierung der Luftverkehrsemissionen (Klimapaket der EU) sowie die unveränderte energiesteuerliche Befreiung des Luft- und Schiffsverkehrs stellen eine Ungleichbehandlung dar, die zu weiteren Verwerfungen im Verkehrssektor mit ungewollten Konsequenzen führen kann.“

Die Länderkammer will, „dass die Kommission ... Maßnahmen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt vorschlägt“. Damit hat der Bundesrat Recht, denn der Verkehr in der EU ist für ein Drittel aller CO₂-Emissionen verantwortlich. Seit 1990 sind sie hier um 35 Prozent gestiegen, während sie in der Industrie und – dank der Sanierungen – bei Gebäuden um 10 Prozent gesunken sind. Der Verkehr frisst also doppelt und dreifach das auf, was auf

anderen Feldern mit Milliardenaufwendungen aus Steuermitteln gewonnen wurde. Dass der Schadstoffausstoß im Verkehr steigt, liegt vor allem am Straßen- und Flugverkehr, der allerdings hoch subventioniert wird. Der Flugverkehr hat seit 1990 seinen CO₂-Ausstoß sogar verdoppelt.

Während in der EU für alle Züge und auf jedem Schienenkilometer ein Aufschlag erhoben werden muss, der wie eine in der Höhe nahezu unbegrenzte Maut wirkt, ist die Straßenmaut in das Belieben jedes EU-Mitgliedstaates gestellt. Sie ist in der Höhe gedeckelt, wird etwa in Deutschland nur auf Autobahnen erhoben und zudem auf große Laster von 12 Tonnen an begrenzt. Das Ergebnis dieser Rahmenbedingungen ist deutlich: In der EU werden nur 17 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert – im Highwayland Vereinigte Staaten sind es 40 Prozent.

Die unfairen Rahmenbedingungen zugunsten der Klimakiller sind der Grund, auf dem der Bundesrat jetzt mit Blick auf die EU-Kommission klarstellt, dass es „zur umweltverträglichen Ausgestaltung des Verkehrssektors ... eines fairen Wettbewerbs“ bedarf. Mahnende Worte an den designierten Verkehrskommissar Siim Kallas und an die alte EU-Kommission, die sich immer mehr vom ökologischen Umbau des Verkehrssektors verabschiedet hatte. Jüngstes Beispiel war die Kommissions-Mitteilung über „eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“, in der auf ein beziffertes Reduktionsziel der CO₂-Emissionen bis 2020 verzichtet wurde. Der Bundesrat hat erfreulicherweise auch hier ein „ambitioniertes Ziel“ gefordert und hält „minus 20 Prozent bis zum Jahr 2020“ für sachgerecht.

Dem Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) haben die deutschen Länder mit ihrem Entschluss einen Leitfaden gegeben. Der Konsens, den die Landesregierungen unter Einschluss aller Regierungsparteien von der CSU bis zur Linkspartei ausgedrückt haben, könnte ihm beim Kampf zur Durchsetzung einer flächendeckenden Lkw-Maut oder einer EU-weiten Kerosinsteuer den Rücken stärken. Voraussetzung dafür ist aber, dass Ramsauer seine Aufgabe darin erkennt, die Schöpfung langfristig zu bewahren.

Firmen umgehen Ökosteuer

Schlupflöcher für externe Dienstleister

[Bernward Janzing, taz, 25.02.2010] Eine eigenwillige Regelung im Ökosteuergesetz fällt gerade dem Finanzministerium auf die Füße: Weil produzierenden Betrieben die Ökosteuer großteils erlassen wird, Dienstleistern hingegen nicht, gründen deutsche Unternehmen zunehmend eigene Gesellschaften, denen sie ihre Energieversorgung übertragen. Denn Energieversorger gelten als produzierendes Gewerbe. Wird also zum Beispiel die Wärmeversorgung eines Hotels als separate GmbH geführt, kommt sie damit – anders als das Hotel selbst – in den Genuss der Subventionen. Nach Zahlen des Bundesrechnungshofs bescheren solche Konstruktionen dem Staatshaushalt inzwischen Mindereinnahmen von mindestens 500 Millionen Euro jährlich. Die unternehmerische Ausgliederung der Energieversorgung ist dabei gar nicht so weit hergeholt, wie es zunächst scheint. Unter dem Namen Contracting ist das Verfahren auch unabhängig von den steuerlichen Anreizen bei vielen Betrieben beliebt. Vor allem Unternehmen, die neben Strom und Raumwärme auch noch Kälte oder Prozessdampf benötigen, übertragen ihre gesamte Energieversorgung gerne an einen externen Dienstleister. Auch in kommunalen Gebäuden wird das Contracting eingesetzt, weil sich damit die Heizkosten senken lassen – oft sogar ohne Investitionen. Das Prinzip: Der sogenannte Contractor investiert auf eigene Rechnung in die Heizungsanlagen, die ihm auf fremdem Grundstück dann auch gehören. Er übernimmt zugleich die Beschaffung des Brennstoffs, wartet die Technik - und verkauft am Ende schlicht die Wärme an den Kunden vor Ort. Weil die Anbieter vom Fach sind, können sie ihre Kunden häufig effizienter und damit kostengünstiger mit Nutzenergie versorgen, als wenn die Energieverbraucher die Anlagen selbst betreiben würden. Der Steuerbonus wurde dann in jüngster Zeit zu einem willkommenen Bonbon obendrauf. Der Bundesrechnungshof fürchtet nun, dass künftig alle mittelständischen und großen Unternehmen auf diese Weise die Steuersubventionen abschöpfen könnten. Damit würden dann kleine Firmen und die Privathaushalte die Ökosteuer weitestgehend alleine tragen.

Um das jedoch zu verhindern, will das Finanzmi-

nisterium das Gesetz in den kommenden Monaten ändern. An der grundsätzlichen Subventionierung bestimmter Unternehmen bei der Ökosteuer will das Ministerium jedoch festhalten: Der Steuervorteil soll den Contractoren nur noch gewährt werden, wenn deren Kunde ein Unternehmen des produzierendes Gewerbes ist. Dann kann eine Backstube subventionierte Wärme beziehen, das Bäckereifachgeschäft hingegen nicht. So deutet wenig darauf hin, dass die Regelung in Zukunft einfacher werden könnte.

<http://www.taz.de/1/archiv/archiv/?dig=2010/02/25/a0147>

Weg mit den Ausnahmen bei der Ökosteuer

[Pressemitteilung, Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, 24.02.2010] Zu Einnahmeausfällen und Steuertricks bei der Ökosteuer erklärt **Lisa Paus**, Obfrau im Finanzausschuss:

Vorsichtig geschätzt entgehen dem Staat 500 Millionen Euro jährlich durch Tricks bei der Ökosteuer. Die Großen gewinnen, während kleine Unternehmen und Privathaushalte die Zeche zahlen dürfen. Mit dieser Ungerechtigkeit muss Schluss sein. Es reicht nicht, ein paar Gesetzeslücken zu schließen. Alle umweltschädlichen Subventionen und Ausnahmen im Steuerrecht müssen weg. Zählt man alle ausnahmenbedingten Ausfälle der Ökosteuer zusammen, kommt man auf vier Milliarden Euro jährlich. Dass sich die schwarz-gelbe Bundesregierung angesichts der tiefsten Haushaltslöcher aller Zeiten Einnahmen in solcher Höhe entgehen lässt, ist mehr als dumm. Dahinter steckt die gleiche Klientelbedienungsmentalität wie bei der Hotelmehrwertsteuer.

Wir fordern schon seit Jahren, alle Ausnahmen bei der Ökosteuer abzuschaffen. Damit schlagen wir drei Fliegen mit einer Klappe: Steuereinnahmen werden erhöht, Bürokratie wird abgebaut und Klimaschutz im Steuerrecht konsequent festgeschrieben. Das ist das richtige Rezept gegen Ökosteuertricks.

http://www.gruene-bundes-tag.de/cms/presse/dok/328/328747.weg_mit_den_ausnahmen_bei_der_oekosteuer.html

Nachrüstung mit Partikelfiltern soll auch 2010 gefördert werden

[BMU, Pressemitteilung, 16.12.2009] Die Bundesregierung will die Nachrüstung von Dieselpkw mit Partikelfiltern auch im Jahr 2010 fördern. Das ist im Haushaltsentwurf für 2010 vorgesehen. Darüber hinaus soll die Förderung auch auf leichte Nutzfahrzeuge erweitert werden. Die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Filtern trägt dazu bei, dass der gesundheitsschädliche Partikelaustritt gesenkt und die Luftqualität insbesondere in den Innenstädten verbessert wird. Mit dem Einbau von Partikelfiltern wird auch die menschliche Gesundheit besser geschützt.

Das Förderprogramm für das nächste Jahr kann erst nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 2010 (voraussichtlich erst im April 2010) starten. Das Bundesumweltministerium strebt an, dass dann rückwirkend auch Nachrüstungen gefördert werden, die bereits von Beginn des neuen Jahres an vorgenommen wurden.

Im Rahmen des laufenden Förderprogramms wird die Nachrüstung mit einem Partikelfilter mit 330 Euro direkt bezuschusst. Im Rahmen dieses Programms können nur Nachrüstungen berücksichtigt werden, die bis zum 31. Dezember 2009 erfolgen. Entscheidend ist dabei der Zeitpunkt der Nachrüstung, die Förderanträge selbst können anschließend noch bis zum 15. Februar 2010 beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gestellt werden.

Immer mehr Fahrerinnen und -fahrer eines Dieselpkw entscheiden sich für die Nachrüstung ihres Autos mit einem Partikelfilter: Wurden von Anfang bis Mitte 2009 noch weniger als 6000 Pkw pro Monat nachgerüstet, so hat sich diese Zahl nach der Umstellung der Förderung auf einen direkten Zuschuss ab dem 1. August 2009 fast vervierfacht und steigt weiter. Nachgerüstete Dieselpkw erhalten eine günstigere Umweltplakette und können, je nach Plakette und Ausgestaltung der Umweltzone, auch weiterhin in die bereits in vielen Städten eingerichteten Umweltzonen einfahren.

http://www.bmu.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/45394.php

4. ÖFR INTERNATIONAL

Veränderungen im US Transportsektor

[Helen Lückge, 25.02.2010] Als eine ihrer ersten Handlungen hat die neu gewählte U.S. amerikanische Regierung von Barack Obama die anspruchsvollen Kalifornischen Emissionsstandards als nationale Standards übernommen, um so der Autoindustrie neue Signale zu setzen. Auch das Konjunkturpaket von 2009 beinhaltet Ausgaben um den Fahrzeugpark ökologischer zu gestalten – ein besonderer Fokus lag dabei auf Elektroautos. Aber wird dieser Druck auf Autofirmen durch die höheren Standards und die finanzielle Unterstützung ausreichen um eine Veränderung im amerikanischen Transportsektor einzuläuten?

Kritische Interessenvertreter wenden ein, dass Verschiebungen zu einem effizienteren Fahrzeugpark und einer verstärkten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nur realisierbar seien, wenn Verbraucher über eindeutige Preisanreize mit in die Gleichung einbezogen würden. Derzeit ist die durchschnittliche Mineralölsteuer in den USA viel geringer als in europäischen Ländern: Die Mineralölsteuer in den USA beträgt umgerechnet 9,3 Eurocent pro Liter während in Deutschland die Benzinsteuern 65 Cent pro Liter beträgt. Dieses Steuerniveau wurde zuletzt im Jahr 1993 unter der Clinton Regierung verändert. Da die Steuer nicht an die Inflation gebunden ist, hat ihre reale Bedeutung über die Jahre hinweg abgenommen. Diese Entwicklung wird auch weiterhin fortgesetzt. Tatsächlich hat die Mineralölsteuer seit 1993 schon mehr als 50 Prozent ihres damaligen Wertes verloren. Diese niedrige Mineralölsteuer bedingt eine zunehmende und künstlich hohe Nachfrage mit den dementsprechenden Folgen für die Umwelt sowie erhebliche Mindereinnahmen des Staates, die nötig wären um Infrastrukturkosten zu tragen. Obwohl das Problem hinreichend bekannt ist, ist die Erhöhung der Mineralölsteuer politisch schwer durchzusetzen und wurde deshalb lange nicht angegangen. Das von der Obama Administration vorgeschlagene Emissionshandelssystem, dem das Abgeordnetenhaus im Juli 2009 zugestimmt hat und das zurzeit im Senat diskutiert wird, ist ein Schritt in die richtige Richtung: Der Vorschlag sieht eine Einbeziehung

des Transportsektors über einen Upstream-Approach vor, so dass auch dem Mineralöl ein CO₂-Preis angelastet würde. Geht man von den CO₂-Preisen aus, die in der Studie des Congressional Budget Office zu wirtschaftlichen Auswirkungen benutzt wurden (zwischen 15 US Dollar in 2011 und 26 US Dollar in 2019 pro Tonne Kohlendioxid), würden sich die Auswirkungen auf den Kraftstoffpreis jedoch auf unter 25 Cent pro Gallone beschränken (bei 26 US Dollar pro Tonne CO₂). Dies würde noch nicht einmal die durch Inflation bedingte Entwertung der derzeitigen Kraftstoffsteuer aufheben. Mehrere Interessenvertreter – von Umweltverbänden oder „Green Transport“ NGOs bis zur Auto Alliance – fordern deshalb ein zusätzliches Preisinstrument um die richtigen Konsumentenreize zu setzen.

Zum Beispiel hat die Auto Alliance als Dachorganisation von Automobilherstellern eine Preisuntergrenze (price floor) für Treibstoffe mit einer anpassungsfähigen Mineralölsteuer vorgeschlagen, um Schwankungen des Kraftstoffpreises zu verhindern. Ihre vorgeschlagene „variable oil security charge“ würde ein stabiles Preissignal für die Verbraucher setzen. Wenn der Kraftstoffpreis unter die Preisuntergrenze fällt würde eine flexible Steuer einsetzen. Diese Möglichkeit wird auch von der Brookings Institution und anderen Denkfabriken unterstützt. Andere Interessengruppen im Transportwesen wenden ein, dass das Steuersystem stärkere finanzielle Anreize bieten sollte um energieeffiziente Fahrzeuge zu kaufen, zum Beispiel über Steuererleichterungen oder Steuererückerstattungen für emissionsarme Fahrzeuge anstatt der derzeitigen Steuervergünstigungen für Kleinlasten und Geländewagen.

Andere sehen nur wenige Möglichkeiten die Mineralölsteuer zu verändern und argumentieren daher für eine Straßenbenutzungsgebühr zur Deckung der externen Kosten des Transportwesens. Die Erfahrungen in verschiedenen Staaten haben gezeigt, dass die öffentliche Akzeptanz für solche Mautsysteme höher ist als für Veränderungen bei der Steuer. In Virginia zum Beispiel wird voraussichtlich eine flexible Straßenbenutzungsgebühr eingeführt, dessen Höhe sich nach der aktuellen Verkehrsbelastung richtet. Einige Interessenvertreter gehen sogar einen Schritt weiter und schlagen zusätzlich vor, dass das Preissystem auch an-

dere externe Effekte wie CO₂-Effizienz bei Autos und Lärmbelastung berücksichtigen sollte. Doch wenn die Einnahmen aus der Kraftstoffsteuer durch die Effizienzsteigerung des Fahrzeugparks reduziert werden (angenommen, dass die Kraftstoffsteuer nicht weiter steigt), würde die Finanzierung des Straßenverkehrsnetz noch schwieriger werden als bisher. Deshalb haben das „National Transportation Policy Project“, die Organisation „Transportation for America“ und das „Bipartisan Policy Center“ vorgeschlagen von einem Vorstoß zur Mineralölsteuer abzusehen und stattdessen einen föderative Steuer nach Kilometerleistung (vergleichbar mit dem niederländischen System) umzusetzen. So könnte die Finanzierungsmöglichkeit durch eine Nutzungsgebühr auf ein im Fahrzeug installiertes GPS-Gerät basieren. Um die richtigen Anreize zu schaffen könnte so ein Finanzierungssystem differenzierte Gebühren erheben, z.B. für Benzinverbrauch in stark verkehrsbelasteten Gebieten oder für die Fahrt während Hauptverkehrszeiten. Das System könnte außerdem unterschiedliche Gebühren je nach Emissionsklasse und Verbrauch des Fahrzeugs ansetzen.

Diese grobe Übersicht zeigt, dass in den USA aktuell einige interessante Aspekte der Mineralölsteuer-Reform diskutiert werden, die negative Umweltauswirkungen des Transportsektors reduzieren könnten. Jedoch zeigen frühere Bemühungen in diese Richtung und die derzeitige Diskussion über das Klima- und Energiegesetz im US-Senat, dass eine breite politische Unterstützung für solch einen Schritt schwer zu erreichen ist. Ein optimistisches Zeichen ist, dass die Autoindustrie die Notwendigkeit der Preisanreize für Verbraucher erkannt hat – der Vorschlag einer Preisuntergrenze für Treibstoff könnte ein Schritt in die richtige Richtung sein. Unter Anbetracht der aktuellen Diskussion und Implementierung von preislichen Anreizen für PKW in europäischen Ländern (z.B. in den Niederlanden) erscheint ein Ideen- und Erfahrungsaustausch im transatlantischen Dialog sehr viel versprechend.

Dieser Artikel ist ein Auszug aus dem Bericht „The Transformation of the U.S. Transport Sector“ von Helen Lückge, der die Erfahrungen ihres McCloy Fellowship aufzeigt und vom American Council on Germany finanziert wurde. Der ge-

samte Bericht kann auf Englisch bei der Autorin bezogen werden: helen.lueckge[at]infrasc.ch

Helen Lückge ist wissenschaftliche Mitarbeiterin bei Infrasc in Zurich und spezialisiert auf Transportwirtschaft, Klima- und Energiepolitik.

Neue EU-Kommission

[Detlef Drewes, Märkische Allgemeine, 09.02.2010] Das monatelange Ringen ging am 09. Februar 2010 zu Ende. Dann bestätigte das Europäische Parlament in Straßburg die neue EU-Kommission, zwei Tage später wird die Ernennung durch ein Votum des EU-Gipfels in Brüssel perfekt gemacht. Jedes Mitgliedsland stellt ein Kommissionsmitglied. Neun Frauen gehören dazu, 14 Mitglieder waren auch schon im ersten Team von Jose Manuel Barroso vertreten, aber alle wurden umgesetzt. Parteipolitisch stellen 13 Christdemokraten und acht Liberale die Mehrheit, sechs Kommissare gehören den Sozialdemokraten an. Zum ersten Mal gibt es ein eigenes Ressort für Klimaschutz.

Diese Mannschaft agiert als Kollegium. Einzelentscheidungen gibt es nicht. Was die Runde, die in der Regel jeden Mittwochvormittag um neun Uhr tagt, beschließt, haben alle Kommissare nach außen zu vertreten. Die Amtszeit endet mit der Europawahl 2014. Alle Mitglieder der Kommission haben sich an einen Codex zu halten, der ihnen bestimmte Tätigkeiten verbietet. So sind beispielsweise parteipolitische Auftritte in den Heimatländern untersagt. Honorare für Nebentätigkeiten dürfen nicht angenommen werden. Beruf und Privatleben müssen „dem Ansehen des Amtes“ entsprechen. Ein Mitglied der Kommission kann nur vom Präsidenten selbst entlassen werden. Auch die Regierung eines Mitgliedsstaates hat keine Möglichkeit, einen Kommissar abzuziehen. Kommissionspräsident Barroso hat allerdings dem Europäischen Parlament zugestanden, dass es mit einer qualifizierten Mehrheit die Abberufung fordern kann und er sich diesem Votum auch beugen wird. Außerdem hat er sich verpflichtet, dass Gesetzesinitiativen, die die Abgeordneten fordern, binnen eines Jahres aufgegriffen werden.

Kurzporträt der Kommissare vom besonderem Interesse für den Umwelt- und Energiebereich

Connie Hedegaard (49), konservativ, Dänemark:

Europas erste **Kommissarin für Klimaschutz** begann als Literaturwissenschaftlerin, wurde dann Journalistin, ehe sie in die Politik wechselte. Auch dort stieg sie rasch auf. 2009 nahm sie das US-Magazin „Time“ in die Liste der 100 einflussreichsten Persönlichkeiten auf. Da war sie bereits Umweltministerin in Kopenhagen und wollte den UN-Klimagipfel zu einem Erfolg machen. Den Fehlschlag kreidete man ihr an. Tatsächlich aber lag es daran, dass Premier Lars Lokke Rasmussen ihr beim Eintreffen der Staats- und Regierungschefs die Verhandlungsführung aus der Hand nahm. Die EU-Staaten sollten sich auf einiges gefasst machen, denn Hedegaard will die Auflagen für Verbraucher und Unternehmen weiter verschärfen. „Miss Klima“, wie sie in Dänemark genannt wird, hat übrigens einen guten Freund und Vertrauten, der schon länger in Brüssel arbeitet: Nato-Generalsekretär Anders Fogh Rasmussen.

Günther Oettinger (56), Christdemokrat, Deutschland: Der Regierungschef von Baden-Württemberg gilt als regionaler Joker für Barroso. Kein anderes Kommissionsmitglied kenne die Probleme vor Ort so gut wie der neue **Energie-Kommissar**, heißt es aus dem Umfeld Barrosos. Der getrennt lebende Vater eines Sohnes bringt seine Lebensgefährtin mit nach Brüssel, wo er zunächst einen Englisch-Kurs absolvieren will. Dann aber geht es um den Umbau der Industrie, die künftig CO₂-arm produzieren soll. Die Förderung erneuerbarer Energien ist ein weiteres Hauptthema. Die Konzerne will er zum Ausbau ihrer Leitungsnetze zwingen. Dass er selbst als Befürworter der Kernkraft gilt, stellt er zurück. Deren Nutzung sei Sache der einzelnen Mitgliedstaaten, betonte er in seiner Anhörung.

Janez Potocnik (51), parteilos, Slowenien: Bisher führte der frühere Europaminister seines Landes als Forschungskommissar ein eher unscheinbares Dasein in Brüssel. Nun übernimmt der verheiratete Vater von zwei Söhnen den **Umweltbereich**. Wie sich der eher ruhige Potocnik dort mit der temperamentvollen Klimaschutz-Kollegin aus Dänemark absprechen wird, ist noch offen. Die Abgas-Grenzwerte für Pkw gehören ebenso zu seinem Arbeitsbereich wie die künftige Form der Abfallwirtschaft oder der Luftverkehr, der in den Emissionshandel einbezogen werden soll. Lustig wird das nicht, habe ihm sein griechischer Vor-

gänger Stavros Dimas mit auf den Weg gegeben. Er geriet vor allem in Deutschland in die Kritik, weil er auch den großen Premium-Autobauern scharfe Strafen verordnen wollte.

Algirdas Semeta (47), konservativ, Litauen: **Steuerpolitik** und Kampf gegen die Korruption sind sein Job in der neuen Kommission. Nach seiner Anhörung galt der studierte Finanzfachmann zunächst als Wackelkandidat. Kritischen Fragen zum Mehrwertsteuerbetrug oder zur Verwaltung europäischer Mittel war er ausgewichen. Dennoch gaben die Europa-Abgeordneten dem früheren Finanzminister seines Landes am Ende grünes Licht. Inzwischen kündigte er an, er wolle eine Harmonisierung der Unternehmenssteuern erreichen – ein aussichtsloser Vorschlag, da ein solcher Beschluss im Ministerrat einstimmig fallen müsste.

<http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/11726099/492531/EU-Kommission-wird-ins-Amt-gewaehlt-Europas-neues.html>

Rauch über Brüssel

Neue Pläne für eine europaweite CO₂-Steuer

[Reinhard Hönighaus, 17.02.2010] Beamte können hartnäckig sein. Das müssen sie auch, denn 27 EU-Mitgliedsstaaten für eine Sache zu begeistern ist nicht immer leicht. Auch von der **Idee, eine europaweit einheitliche CO₂-Steuer einzuführen**, haben sie sich trotz mehrerer gescheiterter Versuche in den vergangenen zwei Jahrzehnten nicht abbringen lassen: Verbraucher und Unternehmen könnten durch die Steuer zum Energiesparen angeregt werden, der Kampf gegen den Klimawandel würde vorangetrieben, und der Fiskus könnte viel Geld einnehmen – es klingt einfach zu gut. Deshalb will der neue EU-Steuerkommissar, der Litauer Algirdas **Semeta**, dieses Frühjahr einen **neuen Richtlinienvorschlag** vorlegen.

Die Vorlage ist für April geplant. Erste Entwürfe kursieren bereits unter der Hand und liegen der FTD vor. Demnach planen Semetas Beamte, die bereits geltenden EU-Mindestsätze für Verbrauchsteuern auf fossile Energieerzeugnisse wie Benzin, Heizöl, Gas und Strom zu überarbeiten und eine zusätzliche, europaweit einheitliche CO₂-Steuer aufzuschlagen. Ab 2013 soll sie eingeführt werden. Bislang gibt es nur in wenigen Ländern

ationale CO₂-Steuern. Schweden und Dänemark erheben die Abgabe seit den frühen 1990er-Jahren, Deutschland folgte 1999 mit der Ökosteuer. Auch Frankreichs Präsident Nicolas Sarkozy plant, den Verbrauch fossiler Brennstoffe durch eine CO₂-Steuer zu drosseln. Den ersten Gesetzentwurf kassierte zwar der französische Verfassungsrat wegen Ungleichbehandlung von Unternehmen. Doch Sarkozy lässt nicht locker. Bis Sommer will seine Regierung nacharbeiten.

Eine europaweit einheitliche CO₂-Steuer würde die nationalen Alleingänge beenden. Den inoffiziellen Entwürfen Semetas zufolge soll auf Kraftstoffe wie Diesel und Benzin ab 2013 zunächst ein Mindeststeuersatz von drei Cent je Kilogramm des bei der Verbrennung freigesetzten Kohlendioxids gelten. Bei Benzin wären das nach FTD-Berechnungen 7,2 Cent je Liter, bei Diesel wegen der höheren Energiedichte 7,8 Cent. Auf klimaneutralen Biosprit soll zwar keine zusätzliche CO₂-Steuer anfallen. Den bisherigen Ausnahmen bei den Verbrauchsteuern auf Biodiesel droht jedoch das Ende: Diese Privilegien soll es laut den noch unveröffentlichten Entwürfen nur noch für Biosprit der zweiten Generation geben. Dieser Kraftstoff wird aus Klärschlamm und Forstabfällen hergestellt und konkurriert nicht mit der Nahrungsmittelproduktion um Anbauflächen.

Wie sehr die CO₂-Steuern die gewünschte Lenkungswirkung für den Klimaschutz entfalten, ist offen. In Schweden und Dänemark ist der CO₂-Ausstoß seit Einführung der Steuer um mehr als zehn Prozent gesunken. Ein Zusammenhang ist aber nicht eindeutig belegt. In Deutschland dagegen hat die Ökosteuer – die streng genommen keine CO₂-Steuer ist – den Verbrauch und damit Ausstoß von Klimagasen kaum gesenkt. Um Widerstände gegen die neuen CO₂-Steuern zu brechen, haben die nationalen Regierungen stets versprochen, die Zusatzbelastungen anderweitig auszugleichen. In Schweden und Dänemark kam der Staat den Unternehmen mit einer Senkung von Lohnnebenkosten und Investitionshilfen entgegen. Frankreich stellt Privathaushalten eine geringere Einkommensteuer in Aussicht. Roland Stein, Anwalt bei Freshfields Bruckhaus Deringer in Berlin, glaubt dennoch, dass eine all-gemeine CO₂-Steuer zu einer steuerlichen Mehrbelastung für Verbraucher und Unternehmen führen wird. „Deutschland

hat auch bisher schon die EU-Mindestsätze für Energie-Verbrauchssteuern deutlich überschritten“, sagt Stein. „In Zeiten leerer Staatskassen ist nicht damit zu rechnen, dass die Regierung die Steuersätze auf das niedrigere EU-Niveau herabsetzt.“

Eine europaweit einheitliche CO₂-Steuer wird in der Wirtschaft aber nicht rundheraus abgelehnt. „Wenn eine CO₂-Steuer kommen sollte, darf es keine rein deutsche Steuer sein“, sagt Anahita Thoms, die wie Stein bei Freshfields Energiekonzerne und die Biokraftstoffbranche berät. „Nur eine europaweit einheitliche Regelung kann gewährleisten, dass Wettbewerbsnachteile für die deutsche Wirtschaft und ein Wettlauf um den niedrigsten Standard vermieden werden.“ Es dürfe außerdem keine Doppelbelastung durch den EU-Emissionshandel geben, der bereits Kraftwerksbetreiber und energieintensive Industrien erfasst.

Der EU-Kommission geht es mit ihren Plänen nicht allein um den Klimaschutz. Eine europaweit einheitliche CO₂-Steuer könnte sich langfristig auch als EU-Steuer eignen, die dann nicht mehr von den einzelnen 27 Mitgliedsstaaten erhoben, sondern direkt in den EU-Haushalt fließen würde. Hintergrund der Überlegungen ist, dass sich die Europäische Union bis 2013 auf einen neuen langfristigen Rahmen für ihre Finanzierung ab 2014 einigen muss. Der neue EU-Haushaltskommissar, der Pole Janusz Lewandowski, würde der EU gern auch direkte eigene Einnahmen durch EU-Steuern verschaffen. Bisher wird der Haushalt der EU vor allem aus den Budgets der Mitgliedstaaten bestritten. Maßgeblich dafür ist die jeweilige Wirtschaftskraft. „Die eigenen EU Finanzierungsquellen sind bisher kaum mit EU-Politikzielen verbunden, sie unterstützen sie auch nicht“, heißt es in einem internen Kommissionspapier zur anstehenden Haushaltsreform. EU-Steuern könnten dagegen „langfristig“ mit diesen Zielen verzahnt werden – ein Beispiel dafür ist die ebenfalls geplante EU-Steuer auf die Versteigerung von CO₂-Emissionsrechten.

<http://www.ftd.de/karriere-management/recht-steuern/:recht-steuern-rauch-ueber-bruessel/50075658.html>

Anmerkung der Redaktion: Die im Artikel erwähnten Steuersätze entsprechen nicht dem letz-

ten Stand der KOM-internen Entwürfe.

Europäische Bürger begrüßen Steuerlenkung für nachhaltigen Konsum

[Karl Kollmann, Telepolis, 23.11.2009] [...] Eine direkte Konsumlenkung durch Steuern ist für die große Politik ein heikles Thema und wird deshalb ungern angerührt, dabei ist das eine traditionelle Form, um gesellschaftspolitische Ziele durchzusetzen – gesundheitspolitische etwa mit den Tabaksteuern. Umweltfreundliche Produkte ließen sich durch steuerliche Gestaltung fördern. Besonders bei den westmitteleuropäischen Verbrauchern findet das große Zustimmung, so die **Eurobarometer**-Ergebnisse, im EU-Schnitt ist die große Mehrheit dafür. [...]

Fragestellung bei dieser Umfrage in allen 27 EU-Ländern war, **welches Steuersystem sich die Staaten nach Meinung der Bürger (Verbraucher) überlegen sollten, um umweltfreundliche Produkte zu fördern**. Antwortmöglichkeiten waren: Eine Steuerreduktion für umweltfreundliche Produkte – 34 Prozent dafür; eine Steuererhöhung für nichtumweltfreundliche Produkte – 14 Prozent dafür; eine Kombination aus beidem, also umweltunfreundliche Produkte hoch und umweltfreundliche niedrig zu besteuern – 46 Prozent. Vier Prozent befanden das für keine gute Idee und drei Prozent konnten mit der Frage nichts anfangen.

Schaut man sich das näher an – und lässt die unrealistische Variante einer Steuerreduktion für Umweltfreundlichkeit allein weg (nur Steuersenkungen wird es, wenn den Staaten das Geld ausgeht, wohl nicht mehr geben) –, sind es 61 Prozent in Deutschland und 64 Prozent in Österreich, bei den Briten gar 72 Prozent, die für eine solche Konsumlenkung mit Steuern eintreten.

Verpflichtender „Kohlendioxid-Fußabdruck“

72 Prozent der Europäer hätten übrigens auch gerne eine verpflichtende Kennzeichnung zum Kohlendioxid-Fußabdruck, also eine Angabe auf den Waren, wie viel Kohlendioxid das jeweilige Produkt verursacht. Demgegenüber spielen herkömmliche Umweltzeichen nur für 47 Prozent eine wichtige Rolle bei Kaufentscheidungen. Das mag auf den ersten Blick jetzt eigenartig aussehen, erklärt sich aber dadurch, dass die Um-

weltzeichen im Konsumalltag selten zu finden sind. Auch das offenbar eine Folge der Freiwilligkeit dieser Umweltzeichen.

Für 82 Prozent der Europäer ist allgemein die Auswirkung, die gekaufte Produkte auf die Umwelt haben, wichtig. Dieser Wert ist beachtlich, wenn man die Bedeutung des Preises der Ware im Vergleich dazu ansieht, denn dieser ist mit 89 Prozent nur ein bisschen mehr wichtig. [...] <http://www.heise.de/tp/r4/artikel/31/31550/1.html>

Das Eurobarometer ist eine in regelmäßigen Abständen von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene öffentliche Meinungsumfrage in den Ländern der EU. Die Ergebnisse der Umfrage über Einstellungen zu nachhaltigem Konsum und Produktion sind auf Englisch abrufbar: http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_256_en.pdf

Erhöhte Mineralölsteuer in Griechenland

Griechen streiken gegen Sparprogramm

[Gerd Höhler, Zeit online, 10.02.10] [...] Für die Regierung wird das ein wichtiger Test: die Resonanz auf den Streikaufruf dürfte zeigen, wie viel Widerstand die Sparpolitik wirklich findet.

Unmittelbar betrifft das Sparprogramm, mit dem Finanzminister Giorgos Papakonstantinou das Haushaltsdefizit in den nächsten drei Jahren von 12,7 Prozent unter die nach dem EU-Stabilitätspakt zulässige Marke von drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts drücken will, vor allem die rund eine Million Staatsdiener. Ihnen werden Zulagen und Überstunden gekürzt, was unter dem Strich zu Gehaltseinbußen von bis zu fünf Prozent führen wird. Inzwischen hat die Regierung auch ihre Steuerpläne konkretisiert. Der Spitzensteuersatz von 40 Prozent, der bisher für Einkommen über 75.000 Euro fällig ist, soll künftig bereits ab 60.000 Euro jährlich greifen. Aber nicht nur Großverdiener werden zur Kasse gebeten. Während kleinere Einkommen bis 22.000 Euro im Jahr steuerlich entlastet werden, soll jenseits dieser Grenze die steuerliche Belastung steigen. **Auch an den Tankstellen müssen die Griechen mehr bezahlen: Durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer ist der Liter Benzin jetzt auf einen Schlag 14 Cent teurer geworden.**

Das neue Steuerrecht bietet auch mehr Handhabe gegen die grassierende Steuerhinterziehung, die als eine der Hauptursachen der griechischen Finanzmisere gilt. Sie erreicht nach Expertenschätzungen rund 30 Milliarden Euro im Jahr – und entspricht damit ziemlich genau dem Haushaltsdefizit des vergangenen Jahres. Finanzminister Papakonstantinou will nun das Land mit einem lückenlosen Netz von Registrierkassen überziehen. Vor allem Ärzte und Rechtsanwälte sollen so gezwungen werden, Quittungen auszudrucken.

Zugleich bekommen die Verbraucher Anreize, Belege zu sammeln: Sie können die Quittungen künftig steuermindernd geltend machen. Ein Jahreseinkommen von nur 10.000 Euro zu deklarieren, den Sohn aber auf eine teure Privatschule zu schicken oder mit der eigenen Motoryacht durch die Ägäis zu kreuzen, wird künftig nicht mehr möglich sein: Der Fiskus soll das gemeldete Einkommen mit den individuellen Ausgaben abgleichen. Auch mit den in Griechenland so beliebten Bargeld-Geschäften ist Schluss: Transaktionen von mehr als 1500 Euro müssen in Zukunft per Überweisung, Scheck oder Kreditkarte abgewickelt werden.

Die Griechen sollen aber nicht nur deutlich mehr Steuern zahlen, sondern auch länger arbeiten: Sozialminister Andreas Loverdos will die Möglichkeiten vorzeitiger Pensionierungen drastisch beschneiden. Bisher können sich viele Staatsdiener schon mit Mitte 50 zur Ruhe setzen. Das durchschnittliche Renteneintrittsalter liegt bei 61 Jahren. Die Regierung will es bis 2013 auf 63 Jahre erhöhen.

So tiefe Einschnitte, wie sie unter dem Druck der Krise jetzt der sozialistische Premier Giorgos Papandreou seinem Land zumutet, hat in den vergangenen Jahrzehnten keine Regierung gewagt. Papandreou sieht das Land „am Rand des Abgrunds“. Er wirbt um Unterstützung für seinen Kurs und mahnt die Griechen: „Entweder wir ändern uns, oder wir gehen alle miteinander unter!“ Die Athener Wirtschaftszeitung Imerisia titelte bereits: „Alles in unserem Leben wird sich ändern.“

<http://www.zeit.de/politik/ausland/2010-02/griechenland-streik>

Slowakei senkt Dieselsteuer

[Verkehrsrundschau, 21.01.2010] Die Proteste der Transportunternehmen in der Slowakei gegen die Einführung der elektronischen LKW-Maut zu Jahresbeginn hat ungeahnte Folgen: Die Regierung streicht zwei Ministerposten, um den Dieselpreis zu senken. Das Parlament in Bratislava stimmte diesem von der Regierung selbst eingebrachten Vorschlag am 20. Januar 2010 mit großer Mehrheit zu. **Danach soll der Steueranteil am Diesel um 11,3 Cent pro Liter verringert werden.** Der entstehende Steuerausfall soll durch die **Einsparung des Umweltministeriums** und des Ministeriums für Bauten und Regionalentwicklung kompensiert werden, deren Aufgaben künftig vom Agrar- beziehungsweise dem Wirtschaftsministerium mit übernommen werden.

Der sozialdemokratische Ministerpräsident Robert Fico hatte die Senkung des Dieselpreises in der vergangenen Woche dem nationalen Transportunternehmer-Verband versprochen. Im Gegenzug hatten die Spediteure ihre seit Jahresanfang anhaltenden Proteste gegen ein neues Mautsystem und den hohen Kraftstoffpreis abgebrochen.

Die Steuersenkung auf Diesel wurde bereits ab 1. Februar wirksam, die Verringerung der Ministerposten von 14 auf 12 tritt jedoch erst am 1. Juli 2010 in Kraft – nach den für spätestens Mitte Juni vorgesehenen Parlamentswahlen.

<http://www.verkehrsrundschau.de/mautproteste-slowakei-senkt-dieselpreis-916070.html>

Österreich: Zusatzabgabe für besonders klimaschädliche Autos

[co2Handel, 04.01.2010] Bei der Normverbrauchsabgabe (NoVA), die bei erstmaliger Zulassung von PKWs einmalig zu entrichten ist, gilt in Österreich seit 1. Januar 2010 die neue Malusgrenze von 160 Gramm CO₂-Emissionsausstoß pro Kilometer. Für Fahrzeuge, die über dieser Grenze liegen, erhöht sich die Steuerschuld ab Jahresbeginn um 25 Euro je Gramm/Kilometer. „Mit dieser Änderung bei der Normverbrauchsabgabe werden wir weitere Abnahmen bei den CO₂-Emissionen im Straßenverkehr erzielen. Die Maßnahme hat einen wichtigen Lenkungseffekt: durch die Ökologisierung der NoVA konnten bisher die

durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller Neuzulassungen im Flottendurchschnitt um 5g/km gesenkt werden“, betont Umweltminister Niki Berlakovich die Bedeutung der Änderung der Malus-Grenze für noch mehr Klimaschutz im Verkehrssektor. Die einzelnen Maßnahmen, wie die Beimischung von Biotreibstoffen, verantwortungsbewusstes Mobilitätsmanagement von Unternehmen und Gemeinden oder der Umstieg von Flotten auf alternative Antriebe zeigen zwar ihre Wirkung, dennoch ist der Verkehr der Sektor, in dem Österreich derzeit am weitesten vom Kiotoziel abweicht. Für 97 Prozent der Treibhausgasemissionen im Bereich Verkehr ist der Straßenverkehr verantwortlich. Etwas mehr als die Hälfte davon wird durch Personenverkehr verursacht. „Jedes zweite Mal, wenn in Österreich ein Auto gestartet wird, ist es für eine Strecke von weniger als fünf Kilometer. Mir geht es nicht darum, die Mobilität einzuschränken oder zu verbieten, sondern eine bewusste und verantwortungsvolle Wahl des jeweiligen Fortbewegungsmittels“, so Umweltminister Berlakovich.

Unter die NoVA-Pflicht fallen Motorräder, Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen, Kleinbusse, Campingbusse, aber auch Sonderfahrzeuge wie z. B. Quads. Mit dem Ökologisierungsgesetz 2007 wurden mit 1. Juli 2008 Änderungen bei der Normverbrauchsabgabe wirksam, die darauf abzielen, den Erwerb von Fahrzeugen mit niedrigeren Schadstoffemissionen sowie mit umweltfreundlichen Antriebsmotoren zu fördern. Für Fahrzeuge, deren CO₂-Ausstoß geringer ist als 120g/km vermindert sich die NoVA um 300 Euro. Für Fahrzeuge, deren CO₂-Ausstoß größer als 180g/km war, hat sich die Steuerschuld um 25 Euro je g/km erhöht. Diese Malusgrenze wird nun per 1. Januar 2010 auf 160g/km verändert.

http://www.co2handel.de/article247_13376.html

Verfassungsgericht stoppt Sarkozys Ökosteuer

[Welt, 30.12.2009] Das französische Verfassungsgericht hat das Regierungsvorhaben einer CO₂-Steuer für Verbraucher gestoppt, mit der Staatschef Nicolas Sarkozy zum Klimaschutz beitragen wollte. Die Regelung, die am 1. Januar in Kraft treten sollte, sehe zu viele Ausnahmen vor,

entschieden die Verfassungsrichter am 29.12.2009 in Paris. Dies widerspreche dem Gleichheitsgrundsatz. Angesichts der zahlreichen Ausnahmen wären weniger als die Hälfte der Treibhausgas-Emissionen mit der neuen Steuer belegt worden, kritisierte das Gericht. Premierminister François Fillon kündigte an, die Regierung werde am 20. Januar einen neuen Gesetzesvorschlag vorlegen, der „die Anmerkungen des Verfassungsgerichts vollständig berücksichtigt“.

Die oppositionellen Sozialisten werteten das Urteil als „schwere Niederlage“ für Sarkozy, der sich persönlich für die neue Kohlendioxid-Steuer stark gemacht habe. Der Präsident hatte im Zusammenhang mit der geplanten Neuregelung von einer „steuerpolitischen Revolution“ gesprochen. Die Regierung hatte den Grundsatz verfolgt, dass alle Menschen sowie ein Großteil der Unternehmen in Frankreich für ihren CO₂-Ausstoß durch den Verbrauch von Gas, Öl und Kohle bezahlen müssten. Dadurch sollte ein Anreiz geschaffen werden, die klimaschädlichen Emissionen zu verringern. Laut den Regierungsplänen sollten aber einige Unternehmen von der Steuer ausgenommen werden, insbesondere die, die besonders stark mit internationaler Konkurrenz zu kämpfen hätten.

Die Steuer sollte 17 Euro pro Tonne CO₂ betragen. Die Verbraucher sollten im Gegenzug durch eine Absenkung der Einkommenssteuer entlastet werden, Erwerbslose sollten Rückzahlungen in Form von sogenannten „grünen Schecks“ erhalten. Kritiker hatten bemängelt, dass die neue Steuer insbesondere Menschen auf dem Land belasten würde, die mangels öffentlicher Verkehrsmittel große Strecken mit dem Auto zurücklegen müssten und größere Häuser zu heizen hätten.

<http://www.welt.de/politik/ausland/article5674018/Verfassungsgericht-stoppt-Sarkozys-Oekosteuer.html>

Entwicklungen bei der französischen CO₂-Steuer

[Stéphanie Favre, französisches Umweltministerium, zusammengestellt aus Artikeln von „euractiv“ und „spacedaily“, 02.03.2010] Jean-Louis Borloo, französischer Umweltminister hat einen neuen Vorschlag für die CO₂-Steuer am 20. Januar 2010 vorgestellt, nachdem das Verfassungsgericht

den ursprünglichen Gesetzesentwurf der Regierung letzten Dezember gekippt hat. Die Regierung wollte eigentlich eine CO₂-Steuer für den Verbrauch von Öl, Gas und Kohle durch Haushalte und Unternehmen erheben. Branchen wie die Metallindustrie oder Raffinerien, also die Hauptverschmutzer, wurden im alten Steuervorhaben nicht belastet, weil diese schon unter die europäische Quotenregel fallen.

Aber das Verfassungsgericht ist der Meinung, dass die große Anzahl an Ausnahmeregelungen in der Gesetzgebung Verbraucher unfair belasten würde und der Gesetzesentwurf insgesamt dem Anspruch auf einen Kampf gegen den Klimawandel nicht gerecht würde. Es sagte, dass die Steuer 93 Prozent der CO₂-Emissionen durch die Industrie nicht betreffen würde und von mehr als 1000 der größten Umweltverschmutzer Frankreichs umgangen werden könnte.

Das Gericht merkt an, dass das Gesetz die größten CO₂-Ausstosser, Kraftwerken oder Ö Raffinerien und Zementwerke, welche unter den EU Emissionsrechtehandel (EU ETS) fallen, auslöst und fordert, dass Tarife für Gruppen wie Bauern, Fischer oder Lastwagenfahrer herabgesenkt werden. Der neue Vorstoß würde das Problem berichtigen indem er großen Industrieanlagen, die unter den EU-Emissionsrechtehandel (EU ETS) fallen, bis zum 1. Januar 2013 eine CO₂-Steuer abverlangt. Bisher konnte der Energiesektor freie Emissionsrechte genießen, aber das freie Kontingent wird bis 2013 schrittweise beendet.

Frankreich hat nun Pläne für große Industrieanlagen bis 2013 eine Kohlendioxidsteuer einzuführen skizziert. Nach 2013 müssen große Industrieanlagen laut dem überarbeiteten EU Emissionsrechtehandel (EU ETS) für Emissionsrechte zahlen. Umweltminister Jean-Louis Borloo schlägt einen Entwurf vor, in dem der überwiegende Teil des alten Gesetzes übernommen wird, der aber gleichzeitig gelobt Familien und Schlüsselsektoren nicht zu hart zu belasten. Stattdessen soll mit der stark steuerbelasteten Industrie eine Übereinkunft zum Steueraufkommen erreicht werden. Borloo plant formale Gespräche mit Firmen und Behörden, um die Industrie fair zu besteuern, wohl durch Anreizsystem und Steuergutschriften (Februar-März). Nach diesen Besprechungen will die Regierung dem Parlament bis Mai ein neues Gesetz

präsentieren. Die Steuer würde dann im Juli eingeführt werden.

Die französische Regierung teilte mit, dass sie außerdem ab Februar Maßnahmen ergreifen würde, um Wettbewerb in besonders empfindlichen Industriezweigen zu garantieren. Sie verpflichtete sich für die Umsetzung ihres Vorhabens auch Unternehmen, Sozialpartnern, Umweltgruppen zu konsultieren.

Laut Regierung wird der nächste Entwurf weitere Aspekte des ursprünglichen Vorschlags beinhalten, wie den Tarif von 17 Euro pro Tonne CO₂ und, um Verbraucher zu entschädigen, „grüne Checks“ für Einkommensschwache.

Regierung will G-20-Beschluss von Pittsburgh nicht umsetzen

[Dagmar Dehmer, Tagesspiegel, 30.12.2009] Die Bundesregierung hält es nicht für notwendig, den Beschluss des G-20-Gipfels von Pittsburgh im September 2009 umzusetzen, die Subventionen für fossile Energieträger auslaufen zu lassen.

Das Wirtschaftsministerium teilte dem Tagesspiegel mit: „In Deutschland gibt es keine Verbrauchssubventionen für fossile Energieträger“, zumindest nicht im Sinne des Pittsburgher Beschlusses, also „Subventionen, die deren Preise für inländische Verbraucher unter den Weltmarktpreis drücken“. Klassische Benzinpreissubventionen würden beispielsweise unter diese Definition fallen.

Allerdings listet das Umweltbundesamt (UBA) in einer Studie über „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland“ vom vergangenen Jahr für 2006 eine Reihe von Verbrauchssubventionen für fossile Energieträger auf, die sich durchaus mit dem engen Subventionsbegriff des Wirtschaftsministeriums decken. So gibt es beispielsweise eine Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren, die den Staat jährlich etwa 6,2 Milliarden Euro kostet. Es gibt die Entfernungspauschale, die zwischenzeitlich abgeschafft durch einen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts und eine folgende Parlamentsentscheidung aber wieder eingeführt wurde. Sie schlägt mit etwa 4,3 Milliarden Euro jährlich zu Buche. Darüber hinaus gibt es eine Energiesteuerbefreiung für Kerosin; Kostenpunkt

etwa 6,9 Milliarden Euro. Die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge kostet den Staat etwa 1,6 Milliarden Euro jährlich und die pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen kostet die Steuerzahler etwa eine halbe Milliarde Euro jährlich. Mit dem Konjunkturpaket II hat die Bundesregierung zudem eine ebenfalls zwischenzeitlich abgeschaffte Verbrauchssubvention wieder eingeführt: die Steuervergütung für Agrardiesel, die etwa 180 Millionen Euro im Jahr kostet.

Die einzige Subvention, die das Wirtschaftsministerium sonst noch erkennen will, ist die Steinkohleförderung. Allerdings sei der Ausstieg aus dieser Subvention Ende 2007 schon beschlossen worden. Im Jahr 2018 sollen die Subventionen für die Steinkohleförderung auslaufen. Im Jahr 2006 lag sie noch bei 2,3 Milliarden Euro.

<http://www.tagesspiegel.de/politik/deutschland/Subventionen-G-20-Gipfel;art122,2987352>

Können Japans Demokraten das Politikfenster für marktwirtschaftliche Klimaschutzinstrumente nutzen?

[Park Seung-Joon, Sven Rudolph, 05.11.2009]
Trotz des Festhaltens an den Kioto Zielen gelang in Japan die Durchsetzung anspruchsvoller marktwirtschaftlicher Klimaschutzinstrumente bisher nicht. Die Vorschläge des Umweltministeriums für eine Kohlenstoffsteuer scheiterten in den vergangenen fünf Jahren immer wieder und die beiden etablierten Emissionshandelssysteme – das Japan Voluntary Emissions Trading Scheme (JVETS, seit 2005) und der Integrated Domestic Market of Emissions Trading (IDMET, seit 2008) – schrieben weder die Teilnahme verpflichtend vor noch verfügten sie über ein absolutes Cap.

Die neue Regierung könnte diesen Stillstand in der Umsetzung ambitionierter marktwirtschaftlicher Klimaschutzinstrumente allerdings beenden. Nach der Wahl am 30. August 2009 verfügt die neue Koalition aus der Demokratischen Partei Japans (DPJ), der Sozialdemokratischen Partei (SDP) und der Neuen Volkspartei (People's New Party, PNP), die am 16. Oktober 2009 vereidigt wurde, über eine Zweidrittelmehrheit im Unterhaus. Der lange Zeit regierenden Liberaldemokratischen Partei (LDP) hingegen blieb nur der Weg in die Opposition.

Der neue Premierminister Hatoyama kündigte auf der UN Klimakonferenz am 22. September 2009 in New York bereits an, dass Japan seine Treibhausgasemissionen bis 2020 um 25 Prozent gegenüber dem 1990er Niveau (30 Prozent unter das 2005 Niveau) senken will. Die Vorgängerregierung hatte allein -8 Prozent gegenüber 1990 (-15 Prozent gegenüber 2005) zugesagt. Das neue Ziel scheint damit sogar ambitionierter zu sein als das EU Ziel. Allerdings ist auch Japans Ziel konditioniert: Nur im Falle der Kooperation aller großen Emittentenstaaten in einem Post-2012-Regime wird Japan dieses Ziel anstreben und zudem muss die Anrechnung internationaler Projektkredite möglich bleiben. Um die Effekte einer solchen Strategie zu untersuchen, setzte das Kabinett bereits eine interministerielle Kommission ein, bestehend aus dem dem Umweltministerium unterstehenden National Institute for Environmental Studies und dem Institute of Energy Economics, das dem Wirtschaftsministerium untersteht.

Als zentrale Maßnahmen wurden vom neuen Umweltminister Ozawa bereits Einspeisevergütungen für erneuerbare Energien, ein effektives Cap-and-Trade-System ab 2011, und eine Kohlenstoffsteuer innerhalb der nächsten vier Jahre explizit benannt. Gemäß der „Environmental Vision“ der DPJ vom 4. Dezember 2008 soll das Aufkommen einer Kohlenstoffsteuer für den Ausbau und die Fortentwicklung erneuerbarer Energien und Energieeinspartechnologien verwendet werden. Die konkrete Ausgestaltung blieb aber bisher offen, ebenso wie die Frage, ob eine solche Strategie tatsächlich politisch durchsetzbar ist. Widersprüchlich erscheint im Programm der DPJ zudem das Versprechen, die vorläufige Steuer auf Kraftstoffe (25,1Yen von 53,8 Yen für Benzin, 17,1 Yen von 32,1 Yen für Diesel; 1 Euro = 137,5 Yen), die Kraftfahrzeugsteuer und die existierenden Straßennutzungsgebühren wieder abzuschaffen.

Im Bereich erneuerbarer Energien setzte die bisherige Regierung weitgehend auf den Renewable Portfolio Standard (RPS). Erst als die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Solarenergie-Industrie unter diesem Regime gefährdet erschien, wurde noch von der alten Regierung eine Einspeisevergütung allein für die Photovoltaik eingeführt. Die DPJ plant nun, den Renewable Portfolio Standard (RPS) durch ein umfassendes Einspeise-

vergütungssystem für alle regenerativen Energien zu ersetzen mit dem Ziel, den Anteil der Erneuerbaren von 2,2 Prozent im Jahr 2005 auf 10 Prozent des Primärenergieverbrauchs bis 2020 zu erhöhen.

Auf internationaler Ebene wurden die neuen Pläne der japanischen Regierung unter Hatoyama einhellig begrüßt, so z.B. durch Ban Ki-Moon und Yves de Boer. Auf nationaler Ebene zeigt eine Umfrage der Zeitung Yomiuri Shinbun vom 17. September 2009, dass 74 Prozent der japanischen Bevölkerung die Klimapolitik der neuen Regierung unterstützen. Allerdings ist der größte Teil der japanischen Industrie, vertreten durch Organisation wie den Industrieverband Keidanren, den Verband der Energiewirtschaft und die Organisation der japanischen Automobilhersteller, weiterhin gegen eine ambitionierte, marktwirtschaftliche Klimapolitik. Diese starke Opposition scheint jedoch langsam zu bröckeln: So unterstützen bereits einzelne Unternehmer wie z.B. Sakurai, Vorsitzender des Verbandes leitender Unternehmer Keizai Doyukai, eine solche zukunftsweisende Strategie. Zudem erklärte die neue Regierung, dass sie das traditionell einflussreiche „eiserne Dreieck“ aus Wirtschaftsministerium, LDP und Industrie aufbrechen will. Insbesondere soll das Initiativrecht für Gesetzesvorschläge stärker von der Ministerialbürokratie auf die gewählten Politiker übertragen werden. Sollte dies gelingen, wäre es die bedeutendste Reform des politisch-administrativen Systems in Japan seit dem zweiten Weltkrieg und würde auch die Klimapolitik in Japan voranbringen. So lange die DPJ ihre Strategie einer ambitionierten marktwirtschaftlichen Klimapolitik beibehält und gegen alle Widerstände verteidigt, bleiben die Chancen für einen Durchbruch in der japanischen Klimapolitik gut.

5. MAUT

Plädoyer für eine grüne Maut

Grüne bringen Vorschlag einer „grünen Maut“ ein

[Helen Lückge, 02.03.2010] Der Verkehr, insbesondere der motorisierte Individualverkehr, hat einen hohen und immer noch steigenden Anteil an

den CO₂-Emissionen. Wir werden nicht darum herumkommen, auch im Verkehr von lieb gewonnenen Gewohnheiten Abschied zu nehmen, wenn wir nachfolgenden Generationen noch einen lebenswerten Planeten hinterlassen wollen. Verkehrspolitik in Deutschland ist seit Jahrzehnten darauf fixiert, eine immer größere Verkehrsmenge zu bewältigen. Obwohl das Rezept seit 40 Jahren scheitert, will man weiterhin Staus durch neue Straßen auflösen. Dabei ist längst wissenschaftlich nachgewiesen, dass neue Straßen vor allem neuen Verkehr anziehen, der dann an anderer Stelle zu neuen oder längeren Staus führt.

Trotzdem wird von CDU und FDP mit der Einführung einer Autobahn-Maut vor allem die Erhöhung der Finanzmittel für den Straßenbau angestrebt. Für den Klimaschutz wäre dies verheerend. Die favorisierte Vignettenlösung hat nicht nur keinerlei ökologische Lenkungswirkung, sie soll – so die Befürworter der Vignette – auch mit einer Abschaffung der Kfz-Steuer verbunden werden, deren vorhandene, aber viel zu geringe ökologische Lenkungswirkung bezüglich der CO₂-Emissionen dabei auch noch verloren ginge. Die GRÜNE Maut folgt demgegenüber der Leitlinie „**Mehr Mobilität – weniger Verkehr**“. Sie hilft, den CO₂-Ausstoß wirksam zu verringern, denn sie hat eine intelligente Lenkungsfunktion. Und das Aufkommen wird zu einem wesentlichen Teil für die Verbesserung der Attraktivität klimafreundlicher, öffentlicher Verkehrsmittel genutzt.

Die verkehrliche Lenkung kann durch eine differenzierte „Bepreisung“ der Nutzung des Straßensystems durch ein Fahrzeug in Relation zur Gesamtnachfrage (Verkehrsaufkommen) erfolgen: Je knapper der Straßenraum für ein bestimmtes Zeitfenster, desto höher die Benutzungsgebühr. andererseits werden Strecken, für die kein ausreichendes Angebot zum „Umsteigen“ in öffentliche Verkehrsmittel besteht, niedrig bepreist – bis hin zu einer Null-Gebühr in Gebieten des ländlichen Raumes mit schlechten öffentlichen Verkehrsverbindungen.

Leitlinie für eine GRÜNE Maut

Voraussetzungen für die Einführung einer allgemeinen Straßenbenutzungsgebühr sind für die GRÜNEN im Landtag von Baden-Württemberg die folgenden Leitlinien:

Erhebung der Maut

Die Maut wird von allen Kraftfahrzeugen grundsätzlich nach Maßgabe der auf einer öffentlichen Straße zurückgelegten Wegstrecke erhoben. Dies gilt für PKW und für LKW, um Ausweichverkehre der LKW zu vermeiden, der Landstraßen und Ortschaften belastet.

Höhe der Maut

Die Höhe der Maut richtet sich neben der Länge der Wegstrecke nach der im Zeitfenster der Fahrt erwarteten Knappheit des Straßenraums, der Abnutzung der Straßeninfrastruktur und der Belastung der Umwelt entlang der Fahrtstrecke. Auch Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien, deren Treibstoffe nicht der Mineralölsteuer unterliegen (Gasautos, E-Mobile) tragen damit zu den Kosten des Straßenunterhalts bei. Fahrtstrecken im ländlichen Raum, für die kein attraktives, alternatives Angebot im Öffentlichen Personenverkehr besteht, sollen niedriger bepreist werden bis hin zu einer Null-Maut. Ein Referenzwert der Maut für einen km kann also nach oben oder unten je nach Strecke, Zeitfenster und Fahrzeugtyp abweichen.

Datenschutz

Das technische Konzept muss die zentrale Erfassung von Daten über die Bewegung des Fahrzeugs von Vorneherein ausschließen.

Verwendung des Aufkommens

Die GRÜNE Maut ist in erster Linie eine Lenkungsabgabe und dient nicht zur Finanzierung neuer Straßen. Das Aufkommen soll – in festzulegenden Anteilen – dem Straßenunterhalt und der Förderung von öffentlichen Verkehrsangeboten zugute kommen, um den Modal Split im Sinne der Zielsetzung „Mehr Mobilität, weniger Verkehr“ zu verändern. Der Anteil des Aufkommens zum Straßenunterhalt soll den Baulastträgern Bund-Länder-Kommunen anteilig nach Maßgabe der Nutzungsfrequenz (nicht der Baukosten!) zweckgebunden zugute kommen.

Deutschland hat mit der Einführung eines Mautsystems nach diesen Leitlinien die Chance, eine technologische Vorreiterrolle zu übernehmen, ohne dass Infrastrukturinvestitionen der öffentlichen Hand notwendig werden.

*Die PKW-Maut-Debatte***Für die Praxis leider ungeeignet.**

[Malte Kreuzfeldt, taz, 05.11.2009] In der Theorie ist eine Maut für PKWs eine überzeugende Idee: AutofahrerInnen zahlen für die reale Benutzung der Straßen – abhängig von der gefahrenen Kilometerzahl und unabhängig von ihrer Herkunft. Das wäre gerechter als die Mineralölsteuer, die beim Tanken im Ausland geringer ausfällt. Und es hätte eine sinnvolle Steuerungswirkung: Indem – anders als bei der Kfz-Steuer – nicht der Besitz eines Autos kostet, sondern nur seine tatsächliche Benutzung, wird die einzelne Autofahrt weniger attraktiv.

In der Praxis sieht die Sache leider anders aus. Eine Ausweitung der auf Autobahnen elektronisch erhobenen LKW-Maut auf PKW allein wäre kontraproduktiv, weil dann erhebliche Teile des Verkehrs auf Landstraßen ausweichen würden. Das bestehende System auf sämtliche Straßen auszuweiten, scheint wegen der gewaltigen Investitionssummen wenig realistisch – und wegen der damit verbundenen Datenschutzprobleme auch wenig wünschenswert.

Wegen dieser Probleme würde eine PKW-Maut vermutlich eher mit einer simplen Vignette umgesetzt, wie sie etwa in Österreich oder der Schweiz hinter die Windschutzscheibe geklebt werden muss. Eine solche Lösung, die von der CSU schon länger gefordert wird, verkehrt die Vorteile der Maut aber ins Gegenteil. Wenn nur einmal gezahlt werden muss, gibt die Vignette einen Anreiz, anschließend möglichst viel zu fahren. Wenn, wie in der momentanen Debatte gefordert, zudem im Gegenzug die Kfz-Steuer abgeschafft würde, entfielen die bisher geltende Unterteilung nach Schadstoff- und CO₂-Ausstoß, was umweltschädlich Autos bevorzugen würde.

Um Autofahrer stärker an den von ihnen verursachten Kosten zu beteiligen, gibt es eine deutlich einfachere Möglichkeit: Eine Erhöhung der Ökosteuern. Der Nachteil, dass diese nur im Inland erhoben wird, spielt bei PKWs nur eine geringe Rolle. Und er bietet einen Ansporn, die Ökosteuern endlich europaweit anzupassen.

<http://www.taz.de/1/debatte/kommentar/artikel/1/fuer-die-praxis-leider-ungeeignet/>

Weitere Artikel zur Diskussion um die Einführung einer PKW-Maut in Deutschland finden Sie unter:

http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/2084582_Pkw-Maut-Datenschuetzer-sind-gegen-PKW-Erfassung.html

<http://www.stern.de/politik/deutschland/pro-und-contra-brauchen-wir-die-pkw-maut-1505516.html>

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/0,1518,654425,00.html>

http://www.fr-online.de/in_und_ausland/wirtschaft/aktuell/?em_cnt=2084581

<http://www.sueddeutsche.de/politik/194/493540/xt/>

Lkw-Maut kommt vor Bundesgericht

[Berliner Zeitung, 18.02.2010] Die umstrittene Lkw-Maut in Deutschland kommt auf den juristischen Prüfstand. Das Bundesverwaltungsgericht wird sich noch in diesem Jahr mit der Autobahnabgabe für schwere Lastwagen befassen, wie Gerichtspräsidentin Marion Eckertz-Höfer mitteilte. Geklagt haben ein Fuhrunternehmer aus Nordrhein Westfalen sowie ein holländischer Blumen Großhändler. Ein Termin für das Verfahren steht noch nicht fest. Der Spediteur beklagt, dass die Festsetzung der Mauthöhe nicht fachgerecht und damit unwirksam sei. Seiner Meinung nach muss sich die Höhe der Abgabe an den verursachten Wegekosten der Lastwagen orientieren und nicht an der Emissionsklasse der Fahrzeuge. Der Blumenhändler macht geltend, dass sein Fahrzeug kein Lkw im Sinne des Mautgesetzes, sondern ein Verkaufswagen sei und er daher von der Maut zu befreien sei.

Citymaut in Schweden erweitert

[Reinhard Wolff, taz, 01.02.2010] Nach Stockholm führt nun auch Schwedens zweitgrößte Stadt **Göteborg** eine Citymaut ein. Einmütig über alle Parteigrenzen hinweg beschlossen ihre kommunalen Gremien einen entsprechenden Vorschlag. Nach der erforderlichen Änderung der Straßen-

verkehrsgesetze durch den Reichstag in Stockholm, die als Formsache gilt, sollen die technischen Voraussetzungen für ein Inkrafttreten der Maut Anfang 2013 geschaffen werden.

Ähnlich wie in Stockholm wird es eine Innenstadtzone geben, an deren Grenzen automatische Kontrollstellen alle passierenden Autos registrieren. Die FahrzeughalterInnen erhalten dann jeden Monat eine Abrechnung aller ihrer Passagen. Die Maut wird werktags zwischen 6.30 und 18.30 Uhr erhoben, die restliche Tageszeit und die Wochenenden bleiben zunächst kostenlos. Eine Passage soll je nach Tageszeit umgerechnet ein bis zwei Euro kosten – in den Hauptverkehrszeiten wird es am teuersten. Eine Obergrenze von voraussichtlich sechs Euro pro Tag gilt für Vielfahrer. Auf diese käme also eine monatliche Mehrbelastung von rund 120 Euro zu. Im Ausland registrierte Fahrzeuge müssen vorerst nichts bezahlen – deren Erfassung, die Halterfeststellung und eine anschließende Rechnungsstellung gelten als zu kompliziert und als ökonomisch nicht sinnvoll.

Die staatliche Straßenbehörde Vägverket, die das System bauen und betreiben soll, rechnet mit Investitionskosten von rund 80 Millionen Euro und jährlichen Betriebskosten von 25 bis 30 Millionen. Der Überschuss aus der Maut soll sowohl in einen kräftigen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs fließen als auch in die Finanzierung eines neuen Bahn- und Straßentunnels. Und natürlich hofft man, dass die Maut vor allem PendlerInnen dazu veranlasst, ihre Autos zu Hause oder am Stadtrand an den Park-and-ride-Parkplätzen stehen zu lassen. Diese sollen in den nächsten drei Jahren kräftig ausgebaut werden.

Die Citymaut solle dazu beitragen, dass Göteborg nicht in einigen Jahren im Autoverkehr ersticke, meint der konservative Vizebürgermeister Jan Hellberg; „Kommende Generationen werden uns danken, auch wenn jetzt einige meckern.“

In der Bevölkerung gibt es bislang nur wenige Vorbehalte gegen die Maut. Noch 2007, als die Stockholmer Citymaut in Kraft trat, war die Stimmung noch ganz anders. Man werde niemals dem Beispiel der Hauptstadt folgen, beteuerten damals PolitikerInnen von rechts bis links und konnten sich damit auf ein entsprechendes Meinungsbild in der Stadt beziehen.

Das Beispiel der Citymaut in Stockholm, die zunächst zu einer Verminderung des Verkehrs von 25 bis 30 Prozent geführt hatte, welche sich dann dauerhaft bei 20 bis 25 Prozent einpendelte, und die Zufriedenheit der HauptstädterInnen mit diesem System trug zur Meinungsänderung in Göteborg bei. Aber auch ein wachsendes Bewusstsein in allen Parteien, dass ohne eine massive Beschneidung des individuellen Autoverkehrs es Schweden nicht gelingen werde, seine Klimaziele zu erreichen. Für die brauche es neben allgemeinen Maßnahmen – wie einer höheren Benzinsteuer – auch einer Ausweitung der kostenpflichtigen Zone. Zudem hat das Stockholmer Planungsamt Ende Januar vorgeschlagen, die Passagegebühr bei der Citymaut mindestens zu verdoppeln.

<http://www.taz.de/1/zukunft/umwelt/artikel/1/goeteborg-will-autofahrer-abkassieren/>

Niederlande führen Kilometersteuer für alle ein

[Henrik Jeimke-Karge, *Wirtschaftswoche*, 16.11.2009] Als einer der ersten Staaten weltweit stellen die Niederlande die Finanzierung des Straßennetzes radikal um: Die Regierung beschloss die **Einführung eines satellitengestützten Mautsystems. Mit dem neuen Modell soll die von jedem Fahrzeug zurückgelegte Kilometerleistung berechnet werden. Je Kilometer werden mindestens drei Cent fällig. Im Gegenzug werden die Kfz-Steuer und eine 25-prozentige Abgabe auf Neuwagen gestrichen.**

Hauptziel ist die Verringerung schädlicher Abgase und eine Vermeidung der täglichen Staus. Dafür wird die Gebühr nach Wagenklasse, Motorisierung und Tageszeit gestaffelt. Der durchschnittliche Kilometerpreis soll bis 2018 auf 6,7 Cent steigen. Die Politik erhofft sich, dass die Bürger ihr Auto seltener benutzen und häufiger auf Busse, Bahnen oder das Fahrrad umsteigen. Bedenken, die künftig in jedem Fahrzeug installierten GPS-Systeme würde die Privatsphäre verletzen, trat die Politik entgegen: Die Daten seien rechtlich und technisch geschützt und würden nur an die Steuerbehörde gefunkt, hieß es.

In Europa ist die radikale Umstellung einzigartig. Singapur ist bisher das einzige Land, in dem ein dem niederländischen Konzept vergleichbares Kfz-Steuersystem gilt. Im Vergleich dazu nimmt

das deutsche Kfz-Steuermodell keine Rücksicht auf die tatsächliche Kilometerleistung. Egal ob ein Pkw nur am Sonntag genutzt wird oder jährlich 100.000 Kilometer unterwegs ist – der Halter zahlt den gleichen Betrag. Eine verbrauchsorientierte Steuer gibt's nur auf Sprit. Eine Maut nach Schadstoffen gibt es in Deutschland nur für Lastwagen ab zwölf Tonnen. Auch das System des deutschen Betreiberkonsortiums Toll Collect ist satellitengesteuert – diesen Umstand nutzt die Deutsche Telekom als Toll-Collect Miteigentümer für sich: **T-Systems gehört zu einem der Bewerber in den Niederlanden.** Das Tochterunternehmen hat sich um den Auftrag für die so genannten On-Bord-Units beworben. Dieses im Fahrzeug eingebaut Gerät bestimmt per Satellit seine aktuelle Position und teilt diese dem Rechenzentrum mit. Anhand der Daten wird die für die zurückgelegte Strecke angefallene Maut berechnet.

Ob T-Systems allerdings zum Zuge kommt stehe längst noch nicht fest. Die Ausschreibung läuft noch bis Anfang 2011. Anschließend soll das Projekt im Laufe des Jahres 2011 mit 20.000 Fahrzeugen beginnen. Ende 2012 startet das Mautsystem zunächst für Lastwagen, ab 2013 für Pkw. Spätestens 2016 soll das System für alle acht Millionen Fahrzeuge laufen – also auch für Motorräder. Falls sich der erhoffte Effekt von weniger Abgasen und weniger Staus doch nicht einstellen sollte, soll an der Gebührenschaube gedreht werden. Bis 2018 ist jedoch sowieso eine jährliche Steigerung vorgesehen.

<http://www.wiwo.de/politik-weltwirtschaft/niederlande-fuehren-kilometersteuer-fuer-alle-ein-414223/>

Weitere Artikel zur neuen Kilometersteuer in den Niederlanden finden Sie unter:

http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,661303_00.html

<http://www.heise.de/newsticker/meldung/Niederlande-Kilometergeld-ersetzt-Kfz-Steuer-859829.html>

6. KLIMAPOLITIK NACH KOPENHAGEN

Klima-Kanzlerin bricht ihr Wort

[taz, 06.03.2010] Oppositionsfraktionen und Umweltverbände kritisieren, dass die Bundesregierung ihre in Kopenhagen gegebenen Versprechen nicht einhält. **Statt 420 Millionen Euro, die Kanzlerin Angela Merkel und Umweltminister Norbert Röttgen (beide CDU) beim Klimagipfel in Kopenhagen zugesagt haben, seien in den Haushalt 2010 tatsächlich nur 70 Millionen zusätzliches Geld eingestellt**, kritisierten die Haushaltspolitiker von SPD, Grünen und Linker. Selbst diese Summe hätten Union und FDP zunächst streichen wollen, sich dann aber nach heftigem Streit zwischen Umwelt- und Finanzpolitikern noch unentschieden.

Die übrigen 350 Millionen Euro seien bereits vor Kopenhagen für Klimaschutz, Entwicklungshilfe und Schutz der Biodiversität eingeplant gewesen. Regierungssprecher Ulrich Wilhelm bestätigte, dass diese Gelder eingerechnet werden; dennoch handele es sich um zusätzliches Geld. Entwicklungsorganisationen bestreiten dies und fürchten Schaden für die weiteren Klimaverhandlungen.

<http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digi-arki-?ressort=a1&dig=2010%2F03%2F06%2Fa0102&cHash=8ddb2a6944>

Zur Klimakonferenz von Kopenhagen, den Gründen ihres Scheiterns und den daraus zu ziehenden Folgerungen!

[Fritz Andres, 31.01.2010] Zwei Probleme sind es, an denen die Klimakonferenz von Kopenhagen vor allem gescheitert ist. Beide Probleme ergeben sich allerdings nur, weil die beteiligten Staaten sich selbst in einer zukünftigen Welt-Klimaordnung eine Rolle beimessen, für die keine Notwendigkeit besteht! **Insofern ist die Klimakonferenz an Scheinproblemen gescheitert.** Das muss für die weiteren Verhandlungen berücksichtigt werden.

Das erste Problem besteht darin, dass die Staaten zu

wenig Bereitschaft gezeigt haben, ausreichende Minderungsverpflichtungen für die von ihren Territorien ausgehenden CO₂-Emissionen einzugehen. Die Frage ist: brauchen wir überhaupt solche Verpflichtungen? Für das Weltklima kommt es doch allein auf die weltweiten CO₂-Emissionen an, nicht auf Zusagen einzelner Staaten. Und über die weltweit tolerablen CO₂-Emissionen besteht weitgehende Einigkeit: notwendig ist – gemessen am Stand von 1990 – eine Reduzierung von 50 Prozent bis 2050. Wir brauchen also nur einen entsprechenden, den Reduzierungspfad einschließenden Gesamtbeschluss. Der macht dann keineswegs eine Summe von Einzelzusagen der beteiligten Staaten erforderlich, sondern nur die Einrichtung eines Verfahrens, das den Zugang der Emittenten zum atmosphärischen Aufnahmespeicher auf das gemeinschaftlich festgelegte Maß begrenzt.

Der beste Weg zu diesem Ziel besteht darin, die weltweit angestrebte Emissionsmenge in Emissionsrechte zu übersetzen und diese unter den Emittenten zu versteigern. Dieser Weg wird durch den Umstand erleichtert, dass der in den fossilen Energieträgern (Kohle, Erdöl, Erdgas) gebundene Kohlenstoff ein exakter Maßstab für die aus der Verbrennung hervorgehende CO₂-Menge ist: aus jedem Kohlenstoffatom wird ein CO₂-Molekül. Deshalb braucht man nur das Inverkehrbringen von Kohlenstoff erlaubnispflichtig zu machen, um die Menge der späteren CO₂-Emissionen genau zu kontrollieren. Man erzielt durch solche Kohlenstoff-Zertifikate also denselben Effekt wie durch CO₂-Emissionsrechte – nur wesentlich einfacher, weil man das Übel an der Wurzel statt an seiner 1000-fältigen Peripherie packt. Um wirklich sämtliche CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen zu erfassen, ist es dann nicht mehr notwendig, an jede Heizung und jeden Verbrennungsmotor ein Messgerät anzuschließen und die allein in Deutschland Zig-Millionen Betreiber solcher Anlagen zertifikatpflichtig zu machen, sondern es genügt eine Zertifikatpflicht der Förderer von fossilen Energieträgern nach den von ihnen geförderten Mengen und deren Kohlenstoffgehalt. Diese Akteure werden dann ihre Zertifikatkosten in den Preisen der fossilen Brennstoffe an alle Handelsstufen und schließlich an die Verbraucher als die eigentlichen Verursacher der Emissionen weitergeben – womit das Notwendige erreicht wäre:

nämlich sowohl die Gesamtbegrenzung als auch ihre verursachergerechte Verteilung.

Klimapolitik hat es dann nur noch mit einer weltweit überschaubaren Gruppe von Personen, Unternehmen und Staaten zu tun, deren Förder- bzw. Export- und Importmengen leicht zu kontrollieren sind (und schon heute durch Mineralölsteuer u. dgl. weitgehend kontrolliert werden). Das Verfahren ist ohne großen Verwaltungsaufwand organisierbar, durch seine Transparenz weitgehend korruptionsresistent und führt zu einem weltweit einheitlichen, standort- und wettbewerbsneutralen Zertifikatpreis, wie ihn die Industrie schon lange als Grundlage für ihre längerfristigen Planungen fordert. Es erreicht das ökologische Ziel auch ohne jede nationale Klimaanstrengungen zuverlässig und gibt zugleich die notwendigen Anreize dafür, dass dies auf dem kostengünstigsten Wege geschieht.

Demgegenüber machen nationale Klimapolitiken die Erde zu einem unübersichtlichen Flickenteppich, auf dem internationale Unternehmen die Staaten mit Hinweis auf günstigere Bedingungen anderer Staaten gegeneinander ausspielen und selbst in ihren Standortentscheidungen vom gesamtwirtschaftlichen Optimum abgelenkt werden.

[...] **Das zweite Problem, für das in Kopenhagen keine Lösung gefunden wurde, sind die Transfers, die die Industrie- an die Schwellen- und Entwicklungsländer zur Bewältigung des Klimaproblems leisten sollen.** Auch hierbei handelt es sich um ein Scheinproblem, jedenfalls dann, wenn man vom Grundsatz gleicher Teilhaberechte aller Menschen am atmosphärischen Aufnahmespeicher bzw. gleicher Emissionsrechte pro Mensch ausgeht – einem Grundsatz, ohne dessen Respektierung kein weltweit akzeptiertes Klimaabkommen zustande kommen wird!

Um diesem Grundsatz Rechnung zu tragen, braucht man nur die Versteigerung der Zertifikate im o. g. Sinne mit einer Gleichverteilung des Versteigerungserlöses an alle Menschen zu verbinden. Die gesuchten Transfers ergeben sich dann ganz von selbst als monetärer Ausgleich für die faktisch nach wie vor sehr unterschiedlichen Emissionen!

Jeder Mensch wird durch eine solche Teilhabe am Versteigerungserlös ein ökonomisch gleicher

Teilhaber an dem Menschheitsgut, das der atmosphärische Aufnahmespeicher für CO₂-Emissionen darstellt. Wer dieses Gut durch Emission nicht mehr und nicht weniger nutzt als der Durchschnitt seiner Zeitgenossen, zahlt im Preis der fossilen Brennstoffe, die er verbraucht, für die darin eingepreisten Zertifikatkosten ebenso viel, wie er über die gleichmäßige Rückverteilung des Versteigerungserlöses erhält. Ein überdurchschnittlicher Nutzer zahlt mehr, ein unterdurchschnittlicher weniger. Aus den negativen Salden der einen und den in ihrer Summe gleich hohen positiven Salden der andern ergeben sich Transfers (tendenziell von den Industrie zu den Schwellen- und Entwicklungsländern), über die keine Staaten mehr zu verhandeln brauchen, weil sie sich bei dem installierten Verfahren von selbst ergeben. Mehr brauchen die Industrieländer nicht zu zahlen, mit weniger brauchen sich die Schwellen- und Entwicklungsländer nicht zufrieden zu geben! Anders als bei internationalen Verhandlungen sonst üblich, wird in diesem System niemand das Gefühl haben, zu viel zu geben oder zu wenig zu bekommen!

[...] Das Scheitern von Kopenhagen muss Anlass zu einer Umorientierung werden. Ein „Weiter so“ im Sinne bisheriger klimapolitischer Bemühungen, nur mit noch mehr „gutem Willen“ und noch intensiverer Diplomatie, würde zeigen, dass die Lehren aus Kopenhagen nicht gezogen worden sind. Aus der Enttäuschung über den Scherbenhaufen, den die Konferenz hinterlassen hat, muss die Kraft und Bereitschaft zu einem Richtungswechsel geschöpft werden. Die Staaten müssen lernen und bereit sein, auf eine eigene Rolle in der Klimapolitik zu verzichten und sich statt dessen im angedeuteten Sinne als Diener der ganzen Menschheit zu verstehen. Dann könnte aus Kopenhagen noch ein großer, nicht nur klimapolitischer, sondern sogar menscheitsgeschichtlicher Erfolg werden!

Markt statt Kopenhagen

[Martin Jänicke, *Süddeutsche Zeitung* Nr.16, 21.01.2010] Klimapolitik steht und fällt mit ihren Pionieren. Und Pionierländer – das wissen wir heute – ziehen meist viel wirtschaftlichen Nutzen aus ihrem Pionierverhalten. Klimafreundliche Technologien erleben inzwischen einen Boom auf

dem Weltmarkt. Der Wettbewerb um sie hat nicht nur entwickelte Industrieländer erfasst, sondern unter anderem auch China. Es gibt also nicht nur schlechte Nachrichten, seit im Dezember der Klimagipfel in Kopenhagen so grausam zu Ende gegangen ist.

Statt die Zustimmung des letzten Nachzüglers zu gewinnen, sollte die Klimapolitik deshalb stärker auf den politischen und technischen Wettbewerb setzen. Der ist nicht nur der stärkere Antrieb des Klimaschutzes; er hat auch ein hohes Potential, endlich Tempo in die Sache zu bringen. Es gibt also nicht nur die Beschleunigung des Klimawandels, mit all ihren gewaltigen Gefahren. Es gibt auch Beispiele für eine unerwartete Beschleunigung des technischen Wandels: hin zu kohlenstoffarmen Produkten und Verfahren. Alles hängt davon ab, dass Pionierländer diesen Wandel erstens systematisch forcieren, ihn zweitens ihren Wettbewerbern aufzwingen und drittens als Trendsetter selbst zu seiner raschen globalen Ausbreitung beitragen.

Es geht darum, die Einführung von klimafreundlichen Technologien zu beschleunigen, gewissermaßen nach dem Modell Deutschland. Hier wurde nicht nur das Kioto-Ziel schon im Jahr 2007 übertroffen. Auch bei den erneuerbaren Energien gab es diesen Überraschungseffekt. Das Ziel der Bundesregierung, den Anteil erneuerbarer Energien bis zum Jahr 2020 auf 20 Prozent zu steigern, konnte im vergangenen Jahr auf 30 Prozent heraufgesetzt werden. Die Branche selbst erwartet mehr als 40 Prozent.

Eine Beschleunigung des technischen Wandels hin zu klimafreundlichen und effizienten Energietechniken hat es aber auch anderswo gegeben. Großbritannien hat sein vergleichsweise anspruchsvolles Kioto-Ziel zur Verringerung der Treibhausgase weit übertroffen. Es wollte seine Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2012 um 12,5 Prozent senken; gemessen am Niveau von 1990. Nun wird für 2010 eine Verringerung um 20 Prozent gerechnet. Bei der Energieeffizienz wollte das Land bis 2016 eine Verbesserung von neun Prozent erzielen; nun erwartet es exakt doppelt so viel. Das eindrucksvollste Beispiel für Beschleunigung aber ist das japanische „Top-Runner“-Programm, das das jeweils energieeffizienteste Produkt auf dem Markt zum Stan-

dard erhebt. Computer sollten zum Beispiel bis 2005 durchschnittlich 83 Prozent weniger Strom verbrauchen. Das Ziel wurde bereits 2001 erreicht. Bis 2005 wurde insgesamt sogar eine Verringerung um 99 Prozent erzielt.

Man könnte nun meinen, eine solche Innovationsdynamik sei nur in hoch entwickelten Industrieländern möglich. Aber auch in China hat sich dergleichen ergeben. Für die Windenergie wollte das Land bis 2020 einen Ausbau auf 20 Gigawatt schaffen, das entspricht der Leistung von 20 Großkraftwerken. Die unerwartete Dynamik beim Ausbau führte jedoch zu dem neuen Ziel, bis dahin 100 Gigawatt zu schaffen. Das entspricht fast der Gesamtkapazität der deutschen Stromversorgung. In Indien gab es Erfahrungen mit der Förderung von Solarstrom in Orten, die nicht ans Stromnetz angeschlossen waren. Das half auch indischen Anbietern von Solarstrom. Das ursprüngliche Ziel von 18 000 Ortschaften wurde für 2007 auf 25 000 heraufgesetzt. Ende 2009 verkündete die Regierung nun ein Programm, das für 2020 insgesamt 20 Gigawatt Solarstrom im Lande anstrebt, und 100 Gigawatt zum Ende des nächsten Jahrzehnts.

Diese Erfolgsfälle sind kein Zufall, auch wenn sie nicht erwartet wurden. Gibt es für sie eine generelle Erklärung? Lässt sich mit ihnen eine ehrgeizigere Klimapolitik für entwickelte beziehungsweise wachstumsstarke Länder begründen? Folgende Generalisierung ist immerhin möglich: Nötig sind anspruchsvolle Ziele, also an der oberen Grenze dessen, was ein Land sich technisch zumuten kann. Werden diese wirksam umgesetzt, entstehen Märkte, die wiederum ihrerseits Innovationen auslösen: Technologien, die die Herstellungskosten senken, aber meist auch den Wirkungsgrad einer Technik verbessern. Besonders eindrucksvoll ist dies bei der Solarenergie zu beobachten. Mit den Märkten entstehen nicht nur neue Arbeitsplätze, sondern auch neue Interessen von Anbietern, die anspruchsvolle politische Schritte nicht nur stützen, sondern oft sogar noch mehr verlangen, weil sie davon profitieren. Hinzu kommt der internationale Wettbewerb, der dafür sorgt, dass es bei dem einmal Erreichten niemals bleibt. Am Ende werden zuvor strittige Klimaziele breit akzeptiert. Oft wächst auch die Akzeptanz für strengere Ziele.

Kern dieser Dynamik sind die ökonomischen Vorteile von Klimaschutz-Programmen, die auf marktfähige alternative oder energieeffiziente Technologien setzen. Das merkt irgendwann auch das politische Publikum. In Deutschland erklärten unlängst 62 Prozent der Befragten, dass anspruchsvolle Klimapolitik ein Vorteil für die Wirtschaft bedeutet.

Im Jahr 2009 hat Deutschland sein Kioto-Ziel etwa um sechs Prozentpunkte übertroffen. Das ist auch Folge der Wirtschaftskrise. Aber zugleich gilt auch: Wir könnten noch erfolgreicher sein, hätten wir große Möglichkeiten nicht ungenutzt gelassen. Zwischen 1999 und 2007 hat die deutsche Energiewirtschaft, anders als das Gros der Wirtschaft, ihre Emissionen nicht gesenkt, sondern um fast 50 Millionen Tonnen erhöht; im Wesentlichen durch verstärkte Verstromung von Kohle. Bei den verkauften Autos wiederum stieg die PS-Leistung seit 1996 im Schnitt um fast 40 Prozent. Was hätten wir zusätzlich gespart, wie viele Arbeitsplätze hätten wir erhalten, wäre dies vermieden worden.

[...] Deutschland sollte in der Klimapolitik – ähnlich wie Großbritannien – unbedingt weiter vorgehen. Nicht nur, weil vorhandene Möglichkeiten ungenutzt geblieben sind, sondern auch, weil nur anspruchsvollere Ziele den Vorsprung in der Boombranche Klimaschutz sichern. Die Klimapolitik lebt von den Pionieren. Und die Pioniere leben von der Klimapolitik. [...]

Meer Strom

Europa treibt nach dem Fiasko von Kopenhagen den Klimaschutz voran

[Markus Balsler, Süddeutsche Zeitung, 09.01.2010] Über Nacht war aus Macht Ohnmacht, aus Bewegung Stillstand und aus Chance Enttäuschung geworden: Statt sich auf die Abkehr von einem zerstörerischen Pfad wirtschaftlicher Entwicklung zu einigen, ließen Staatschefs Mitte Dezember den Klimagipfel in Kopenhagen platzen und manövrierten die Welt in ihre bislang größte Klimakrise. Ohne einen globalen Pakt, so schien es, würde sich nichts ändern auf dem von der Erderwärmung bedrohten Planeten. Der über Jahre aufgebaute Handlungsdruck war binnen Stunden entwichen wie unsichtbare Treibhausgase

in die Atmosphäre.

Die Empörung ist kaum abgeebbt, da lösen gigantische Ökoprojekte die Schlagzeilen der Untergangsszenarien ab. Als hätte es die klägliche Nacht des 19. Dezember nicht gegeben, planen neun europäische Staaten in der Nordsee ein gemeinsames Hightech-Stromnetz. Auf dem Grund des Meeres wollen sie über Tausende Kilometer die Infrastruktur für Europas Energiezukunft verlegen. Ihr Ziel: den Ausbau erneuerbarer Energien voranzutreiben. Die Kosten: 30 Milliarden Euro. Am 8. Januar legte die britische Regierung nach. Mit Tausenden neuen Windrädern vor ihrer Küste will sie für geschätzte 100 Milliarden Euro zur Öko-Supermacht werden.

Nicht nur Umweltschützer reiben sich die Augen. Hatten Präsidenten, Premiers und Kanzler nicht eben noch von großer Verantwortung gesprochen, ohne sie zu schultern? [...] Doch tatsächlich läutet Seatec eine neue Ära der internationalen Energie- und Klimapolitik ein. Das Milliardenprojekt zeigt, dass die Welt längst jenen Punkt erreicht hat, der den eingeschlagenen Weg zu mehr Klimaschutz unumkehrbar macht. Europa prescht trotz des gescheiterten Gipfels von Kopenhagen mit den Milliardenprojekten voran, weil die Ökowende zur ökonomischen Notwendigkeit geworden ist. Denn springt die Wirtschaft wieder an, werden die Preise für immer knappere fossile Ressourcen – Öl, Gas und Kohle – auf neue Rekordstände schnellen. Und trotz des Rückschlags von Kopenhagen wird die Welt in den nächsten Jahren nicht umhin kommen, doch noch verbindliche Klimaziele festzulegen.

Kohlendioxid wird über kurz oder lang zum alles entscheidenden Kostenfaktor. Wie in der Frühphase der industriellen Revolution verdichten sich deshalb grüne Trends zu Leitideen, Strategien zu Ordnungsmustern und nachhaltige Werte zu einem neuen Bewusstsein. Die USA mögen international verbindliche Klimaziele ablehnen. Präsident Barack Obama aber treibt im eigenen Land den Ausbau grüner Technologien mit viel Elan voran. China mag mit seinem Veto ein Klimaabkommen verhindert haben. Doch wenn der Ölpreis wieder steigt, liegt Energiesparen auch im Interesse Pekings. Und die Ölstaaten am Golf mögen Emissionsminderungen politisch hintertreiben. Sie selbst können sich grünen Zwängen nicht verschließen

Klimaschutz ist bezahlbar

[Institut für Weltwirtschaft, Presseerklärung, 16.12.2009] **Das Institut für Weltwirtschaft (IfW) hält die Einigung auf ein internationales und verbindliches Klimaabkommen nicht nur für unverzichtbar, sondern auch für bezahlbar.** „Klimaschutz ist nicht umsonst, aber wenn wir jetzt einen globalen Preis für CO₂ initiieren, so lässt sich die mittelfristig notwendige Halbierung der globalen Emissionen zu vertretbaren Kosten erreichen“, so Professor Dennis Snower, Präsident des IfW. Ein Preis für CO₂ schafft gleichzeitig Raum für internationale Verteilungsgerechtigkeit.

Ein effizientes und gerechtes Klimaregime könnte durch eine globale CO₂-Steuer oder durch Emissionshandel erreicht werden. Die wichtige Frage ist, ob sich die Weltgemeinschaft leichter darauf einigen kann, Emissionsrechte nach Gerechtigkeitskriterien zwischen Ländern zu verteilen oder die Einnahmen aus einer weltweiten CO₂-Steuer an die armen Länder umzuverteilen. Sowohl ein Emissionshandel als auch eine Steuer müssen alle CO₂-Emissionen erfassen. „Durch eine entsprechende Verteilung der Emissionsrechte lässt sich ein internationaler Lastenausgleich erreichen“, betont Dr. Sonja Peterson, Leiterin des Forschungsbereichs „Umwelt und Natürliche Ressourcen“ am IfW. Bei überproportionaler Verteilung der Rechte an Entwicklungs- und Schwellenländer würden diese vom Verkauf von Emissionsrechten profitieren.

Der Vorteil einer einheitlichen CO₂-Steuer dagegen ist laut Snower, dass CO₂-Preisschwankungen vermieden werden. Zudem könnte aus diesen Steuereinnahmen ein Fonds gespeist werden, der Emissionsreduktionen in armen Ländern finanziert. „Wenn in diesen Ländern von vornherein emissionsarme Technologien eingesetzt werden, kann das Ziel gleicher Lebensstandards dort mit weniger Emissionen als in den Industrieländern erreicht werden“, sagt Snower. [...]

<http://www.ifw-kiel.de/medien/pressemitteilungen/2009/pm16-12-09b>

7. ATOMENERGIE UND ENDLAGERUNG

Stadtwerke kritisieren AKW-Pläne

[Neues Deutschland, 16.03.2010] Kommunen machen Druck gegen die von der Bundesregierung geplante Laufzeitverlängerung von Atomkraftwerken: Vertreter von 150 Stadtwerken legten am 15. März in Berlin ein Gutachten vor, in dem kritisiert wird, die **Laufzeitverlängerung „würde die oligopolistische Marktstruktur zementieren und Neuinvestitionen in moderne Kraftwerke bis zur Mitte der 2020er Jahre komplett verhindern“**. Diese Auswirkungen würden den Vorgaben des europäischen Wettbewerbsrechts widersprechen.

Die kommunalen Energieunternehmen wollen erreichen, dass die vier Konzerne E.on, RWE, Vattenfall und EnBW bei einer Verlängerung der Laufzeiten ihrer Atomkraftwerke zum Abschalten alter klimaschädlicher Kohlekraftwerke gezwungen werden. Außerdem sollten die Zusatzgewinne der Konzerne, die das Gutachten bei einer Verlängerung um acht Jahre auf zusammen 60 Milliarden Euro beziffert, komplett vom Staat abgeschöpft werden. Die Bundesregierung will lediglich einen Teil zur Erforschung von Technologien wie der Energie-Speicherung für Kraftwerke und Elektroautos verwenden. Dies sei aber lediglich eine Notlösung. „Wir sind explizit gegen eine Laufzeitverlängerung“, sagte der Geschäftsführer der Stadtwerke Lübeck, Kurt Kuhn.

Der **Verband Kommunaler Unternehmen (VKU) hatte die geplante Laufzeitverlängerung schon vor Wochen kritisiert**, weil damit die von den Stadtwerken und anderen Ökoenergiebetreibern geplanten Investitionen zum Ausbau erneuerbarer Energien in Milliarden-Höhe blockiert würden. Schon jetzt stünden geplante Kraftwerksinvestitionen der Stadtwerke von rund 6,5 Milliarden Euro in Frage.

Bundesumweltminister Norbert Röttgen (CDU) sicherte den Stadtwerken zu, sie würden ebenso wie die großen Energiekonzerne im Rahmen des geplanten nationalen Energiekonzepts angehört. Beim Energiekonzept gehe es auch um Wettbewerb und die „Dominanz der Großen“, so der

Umweltminister. „Ich werde mich mit den kommunalen Vertretern zusammensetzen, ihre Position anhören und sie auch mit den Energieversorgern in ein Gespräch einbinden“. Die Stadtwerke beklagen, dass die Bundesregierung die Konzerne E.on, RWE, Bliebe es beim gesetzlich verankerten Atomausstieg, flössen diese Gelder in den Ausbau der Erneuerbaren, in Kraft-Wärme-Kopplung und Energiespartetechnologien, wie aus dem Greenpeace-Energiekonzept »Plan B 2050« hervorgeht. Vor allem neue, mittelständische Unternehmen und Stadtwerke würden diese Klimaschutzinvestitionen leisten. Greenpeace fordert, den Atomausstieg zu beschleunigen und als Investitionsmotor für den Ausbau der erneuerbaren Energien zu nutzen.

„Die Atomkraft ist keine Brücke in Richtung Erneuerbare Energien, sondern erweist sich als Dampfwalzentechnologie, die die Klimaschutzinvestitionen des Mittelstandes platt macht“, sagt Tobias Münchmeyer, Energieexperte bei Greenpeace. „Damit steht der dringend notwendige Umbau der Energieversorgung auf dem Spiel“. Bereits in klimafreundliche Energieversorgung geflossene Investitionen von rund 75 Milliarden Euro würden entwertet, wenn die erneuerbaren Energien in Zukunft noch stärker auf dem Strommarkt mit unflexiblen Atom- und Kohlekraftwerke konkurrieren müssten. Für diesen Ausfall müsste die Bundesregierung mit einer Schadensersatzklage mittelständischer Energieversorger in Milliardenhöhe rechnen. <http://www.neues-deutschland.de/artikel/167127.stadtwerke-kritisieren-akw-plaene.html>

Auftraggeber des Gemeinschaftsgutachtens "Effekte einer Laufzeitverlängerung der Kernkraftwerke auf Wettbewerb und Klimaschutz" ist der Berufsverband ARGnergie e.V.: <http://www.argnergie.de>

Röttgen rät Union zum Atomausstieg

[Michael Bauchmüller, Süddeutsche Zeitung Nr.30, 06.02.2010] Die Union soll sich nach Auffassung von Bundesumweltminister Norbert Röttgen (CDU) möglichst bald von der Atomkraft verabschieden. Seine Partei müsse sich „gut überlegen, ob sie gerade die Kernenergie zu einem Alleinstellungsmerkmal machen will“, sagte Röttgen

der „Süddeutschen Zeitung“. Die Bundesregierung werde bis zum Herbst darlegen, wie die Reaktoren schrittweise durch erneuerbare Energien abgelöst werden sollen. Details nannte er noch nicht.

Die gesellschaftlichen Widerstände gegen die Atomkraft seien zu groß, sagte Röttgen: **„Kernenergie hat auch nach vierzig Jahren keine hinreichende Akzeptanz in der Bevölkerung.“** Deshalb dürfe die Union ihren Erfolg nicht davon abhängig machen, dass Kernkraftwerke störungsfrei laufen. Die Bundesregierung werde in den nächsten Monaten prüfen, wie sich die Kernkraftwerke schrittweise durch erneuerbare Energien ersetzen lassen. Die schwarz-gelbe Regierung hatte im Koalitionsvertrag zwar eine grundsätzliche Bereitschaft für längere Laufzeiten erkennen lassen, will diese aber in ein „Energiekonzept“ einbetten.

Dieses Konzept sei nötig, „nicht um die Kernkraft zu festigen, sondern um darzulegen, wie wir sie ablösen“, sagte Röttgen. Gleichzeitig warnte er davor, die Zusatzgewinne der Unternehmen mit einer Sonderabgabe abzuschöpfen. „Der Staat muss jeden Anschein vermeiden, er schöpfe Sondergewinne ab und mache dafür Zugeständnisse bei der Sicherheit“, sagte er.

Damit stellt er sich gegen Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle (FDP). Der hatte erklärt, er wolle „mindestens die Hälfte“ der Sondergewinne abschöpfen. Damit will Brüderle den Ausbau erneuerbarer Energien finanzieren. Auch die Unternehmen, die durch den längeren Betrieb der abgeschriebenen Atomkraftwerke zusätzliche Milliarden einnehmen werden, haben sich auf einen solchen „Vorteilsausgleich“ eingestellt.

Röttgen und Brüderle, die das energiepolitische Konzept erarbeiten sollen, dürften auch bei den Laufzeiten aneinander geraten. **Während Brüderle sie vor allem vom Zustand der Meiler abhängig machen will, möchte Röttgen den Reaktoren höchstens acht Jahre mehr Laufzeit zubilligen.** „Die Kernkraftwerke sind auf 40 Jahre ausgelegt“, sagte er. Gehe man darüber hinaus, „wäre das eine Zäsur“. Auch müssten Sicherheitsstandards an den neuesten Stand von Wissenschaft und Technik angepasst werden. Nach dem geltenden Atomausstieg dürfen deutsche Akws nur 32 Jahre lang laufen. Allerdings wurde diese Laufzeit umgerechnet in Strommengen; diese allein sind maßgeblich. Eini-

ge Reaktoren, die – wie Biblis A und B in Hessen, Neckarwestheim 1 in Baden Württemberg und Brunsbüttel in Schleswig-Holstein – ihre Strommengen noch nicht produziert haben, sind schon älter als 32 Jahre.

Als Voraussetzung für den völligen Atomausstieg nannte Röttgen einen Anteil erneuerbarer Energien von 40 Prozent. Nach Plänen der Bundesregierung soll bis 2020 knapp ein Drittel des Stroms regenerativen Quellen wie Wind, Wasser und Sonne entstammen. Heute sind es 16 Prozent. Baden-Württembergs Umweltministerin Tanja Gönner (CDU) kritisierte Röttgen: „Der eingengte Blick auf die erneuerbaren Energien springt zu kurz“, sagte sie der Stuttgarter Zeitung. Netzausbau und Energiespeichertechnologien seien ebenfalls wichtig; Kernenergie dürfe nicht isoliert betrachtet werden.

<http://www.sueddeutsche.de/politik/170/502405/text/>

Das komplette Interview mit Norbert Röttgen ist in der Printausgabe der Süddeutschen Zeitung vom 06.02.2010 erschienen und ist auf der Seite des Bundesumweltministeriums abrufbar:

http://www.bmu.de/presse/artikel_und_interviews/doc/45613.php

Koalition ringt um Atom- und Ökostrom

[Süddeutsche Zeitung, 26.02.2010] Der Streit um das Tempo des Atomausstiegs wird für die Union immer mehr zur Zerreißprobe. Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) forderte jetzt eine unbefristete Verlängerung der Laufzeit für Atomkraftwerke (AKW).

Im Bundestag ging am 26. Februar 2010 der Chef der CDU/CSU-Mittelständler, Michael Fuchs, mit seiner Warnung vor einem baldigen Wechsel von Atom- auf Ökostrom erneut auf Distanz zu Bundesumweltminister Norbert Röttgen (CDU). Dieser hatte einen Ausstieg aus der Atomenergie bis 2030 ins Spiel gebracht. Dagegen stellten sich im Plenum die Fachleute der schwarz-gelben Koalition weitgehend hinter Röttgen. Sie plädierten wie die Opposition für einen beschleunigten „Übergang ins Zeitalter der erneuerbarer Energien“, womit eine nur begrenzte Verlängerung der Atommeiler-Laufzeiten über 2022 hinaus angestrebt

wird. Fuchs' Positionspapier mit einem Plädoyer für ein vorläufiges Festhalten an der Kernenergie blieb nahezu unbeachtet.

Seehofer sagte (CSU) der „Rheinischen Post“ (20.02.2010): „So lange ein Kernkraftwerk sicher ist, sollte es am Netz sein dürfen. Ich habe keine Lust, ein sicheres Kernkraftwerk abzuschalten, um dann den Strom aus ausländischen Meilern zu importieren.“ Gegen ein vorzeitiges Abschalten von Kernkraftwerken kündigte er Widerstand an. Die Koalition solle sich auf das Vereinbarte konzentrieren. Zuvor hatte Fuchs in einem Positionspapier eine Abschaltung der Kernkraftwerke bis 2030 als derzeit „nicht verantwortlich“ zurückgewiesen. Wind- und Sonnenenergie seien von Wetterlagen noch zu stark abhängig und nicht speicherbar, heißt es in dem der Deutschen Presse-Agentur dpa vorliegenden Papier. Röttgen nahm wegen einer mehrtägigen Umweltministerdebatte auf der indonesischen Insel Bali nicht an der Debatte teil.

Union und FDP wollen am Vorrang der Einspeisung von Ökostrom ins Stromnetz festhalten. Mit dem angestrebten Ausbau der Erneuerbaren Energien müssten Atom- und Kohlestrom allmählich weichen, stellten die Umweltpolitiker Maria Flachsbarth (CDU) und Michael Kauch (FDP) fest. Laut Kauch soll die Solarenergie in Deutschland durch den Bau solarthermischer Kraftwerke in Kooperationen mit nordafrikanischen Staaten (zum Beispiel das Wüstenprojekt Desertec) enormen Zuwachs bekommen. „Die werden notwendig sein, um Solarkraft wirklich in großen Mengen in unseren Energiemix zu bringen.“ Flachsbarth sagte, mit der Opposition gebe es den „Konsens, dass die erneuerbaren Energien den Hauptanteil der Energien übernehmen sollen in einem dynamischen Energiemix, wo die konventionellen Energieträger durch die erneuerbaren ersetzt werden“. Dabei würden Versorgungs-Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit gewährleistet. Darauf stelle auch die Ökoenergie-Reform 2012 ab. Die Überarbeitung der Förderung diene der Entlastung der Verbraucher und der schnelleren Marktreife der Erneuerbaren. Für den Musterhaushalt mit einem Monatsverbrauch von 3500 Kilowattstunden bedeute die Förderung nur eine Belastung von 3,25 Euro.

Die Opposition wies die geplante Laufzeiten-

Verlängerung für Kernkraftwerke zurück und forderte mehr Tempo beim Ausbau der erneuerbaren Energien. Dirk Becker von der SPD beklagte die jetzigen Einschnitte in die Solarförderung, die von der Koalition als Eindämmung einer „Überförderung“ verteidigt wurde. Die Vize-Vorsitzende der Grünen, Bärbel Höhn, erklärte: „Die Laufzeiten-Verlängerungen werden den Ausbau der erneuerbaren Energien massiv behindern.“ Das habe auch Röttgen eingeräumt.

<http://newsticker.sueddeutsche.de/list/id/951766>

Bundesamt will Atomlager Asse komplett räumen

[Berliner Zeitung, 15.01.2010] Das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) will die rund 126 000 Fässer mit radioaktivem Atommüll in der Schachanlage Asse aus dem maroden Lager herausholen. Anschließend soll das Material im Schacht Konrad nahe Salzgitter endgelagert werden. Das geht aus einem BfS-Gutachten hervor, das heute bekannt gegeben werden soll und das dem Kölner Stadt-Anzeiger vorliegt. Die Sanierung soll demnach zehn Jahre dauern. Forschungsministerin Annette Schavan (CDU) räumte gestern vor dem Untersuchungsausschuss des niedersächsischen Landtags Fehler im Umgang mit Asse ein.

<http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2010/0115/seite1/0122/index.html>

Mehr Informationen und das Gutachten finden Sie unter

http://www.endlager-as-se.de/cln_137/DE/WasWird/Optionenvergleich/gutachten/node.html

Außerdem ist ein Focus-Bericht abrufbar unter http://www.focus.de/politik/deutschland/atom-bundesamt-atommuell-soll-raus-aus-der-asse_aid_470844.html

8. ENERGIEPOLITIK

Kabinett stimmt neuer Vergütung für Solarstrom zu

[Bundesumweltministerium, Pressemitteilung, 03.03.2010] Das Bundeskabinett hat die Formulierungshilfe für den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes beschlossen. Ziel des Gesetzes ist es, einen dynamischen Ausbau der Solarenergie bei gleichzeitig sinkenden Vergütungen und damit Kosten sicherzustellen. Die Formulierungshilfe wird nun von den Regierungsfractionen in das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren eingebracht.

„Der dynamische Ausbau der Photovoltaik in Deutschland ist eine Erfolgsgeschichte. Deutsche Unternehmen sind technologisch weltweit führend und schaffen viele hochwertige Arbeitsplätze. Solarenergie ist ein zentraler Zukunftsmarkt, in dem Deutschland weiterhin stark sein soll“, sagte Bundesumweltminister Norbert Röttgen. Jedoch habe der derzeitige Verfall der Marktpreise um bis zu 40 Prozent bei Photovoltaikanlagen zu einer Überförderung und zu wirtschaftlichen Fehlanreizen geführt, so Röttgen. Daher wird die künftige Vergütung für Solarstrom an die aktuelle Marktentwicklung angepasst: **Für Dachanlagen sinkt die Vergütung in diesem Jahr zusätzlich einmalig um 16 Prozent, bei Freiflächenanlagen auf Konversionsflächen einmalig um 11 Prozent und bei sonstigen Flächen um 15 Prozent.** Die Regelungen treten zum 1. Juli 2010 in Kraft.

[...]Die Zielmarke für das jährliche Ausbauvolumen wird von 1.700 Megawatt auf 3.500 Megawatt nahezu verdoppelt. Außerdem wird die jährliche Absenkung der Vergütung, die so genannte Degression, stärker an das Marktwachstum angepasst. Wird das Ausbauziel von jährlich 3.500 Megawatt überschritten, sinken die Vergütungssätze zum Jahresende 2010 um 2 Prozent und im Jahr 2011 um 3 Prozent pro 1.000 Megawatt zusätzlichem Ausbauvolumen über den im EEG regulär vorgesehenen Degressionssatz von 9 Prozent hinaus. Unterschreitet das Marktwachstum die Untergrenze von 2.500 Megawatt, sinken die Vergütungssätze langsamer.

Darüber hinaus wird der **Eigenverbrauch von Strom aus Photovoltaikanlagen künftig stärker ge-**

fördert. Privathaushalte, die ihren Solarstrom selbst verbrauchen, gewinnen künftig acht statt drei Cent pro Kilowattstunde. „Für die Bürgerinnen und Bürger ist dies eine Einladung, aktiv beim Klimaschutz mitzumachen“, so Röttgen. Von der stärkeren Förderung des Eigenverbrauchs, profitiert zudem auch das Gewerbe, denn die Regelung wird auf Anlagen bis zu einer Größe von 800 Kilowatt ausgedehnt.

Im Jahr 2009 wurden rund 3.000 Megawatt neue Photovoltaikanlagen installiert. Damit sind Anlagen mit einer Leistung von insgesamt rund 9.000 MW in Betrieb. Rund 100 Solarunternehmen erwirtschafteten 2009 nach ersten Schätzungen einen Umsatz von rund 9 Milliarden Euro und sichern zusammen mit dem beteiligten Handwerk rund 60.000 Arbeitsplätze.

http://www.bmu.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/45708.php

Streit um Kürzung der Solarförderung

[*Tagesspiegel, 15.03.2010*] Im Streit zwischen Bund und Ländern um die geplante Kürzung der Solarförderung deutet sich Bewegung an. Die FDP ist nach Interventionen von CSU-Chef Horst Seehofer bereit, an den geplanten Kürzungen der Förderung von Solaranlagen einige Änderungen vorzunehmen. An den Liberalen werde eine Lockerung des von den Bundestagsfraktionen CDU/CSU und FDP vereinbarten Verbots der Errichtung von Solaranlagen auf Ackerböden nicht scheitern, sagte der umweltpolitische Sprecher der FDP-Fraktion, Michael Kauch. Dagegen hielten die Liberalen an den Beschlüssen zur Senkung der Förderhöhe fest, betonte Kauch. „Das sind wir den Verbraucherinnen und Verbrauchern schuldig, denn die heutigen Traumrenditen für Anleger sind nicht notwendig, um erneuerbare Energien auszubauen“, sagte er.

Nach dem Kabinettsbeschluss soll die Förderung für Solaranlagen auf Dächern zum 1. Juli um 16 Prozent gesenkt werden, für Anlagen auf Freiflächen um 15 Prozent. Ackerflächen sollen künftig nicht mehr unter die geförderten Flächenkategorien fallen. Das hatte zwar nicht zuletzt die CSU gefordert, nun aber fordert Bayern gerade hier Nachbesserungen. Die Kürzungen seien zu hoch, setzten die falschen Schwerpunkte und engten In-

novationspotenziale ein, kritisierte Seehofer. Auch Thüringen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, wo relativ viele Solarunternehmen bestehen, möchten Lockerungen bei den Subventionskürzungen oder einen Ausgleich für die Hersteller von Solaranlagen. Vehemente Kritik am Vorgehen der Bundesregierung übte der Stuttgarter Bundsratsminister Wolfgang Reinhart (CDU). Da die Koalition in Berlin ein verkürztes Verfahren bei der Gesetzgebung wählte, sieht Reinhart die Rechte des Bundesrats beschnitten. [...]

<http://www.tagesspiegel.de/politik/art771,3056994>

Desertec startet

[*Matthias Brake, Heise, 20.02.2010*] Das Wüstenstrom-Projekt Desertec nimmt Gestalt an. Sieben Monate nach Gründung des Konsortiums berichtete Desertec-Chef Paul van Son in der SZ, daß die Projektgesellschaft **Desertec Industrial Initiative (DII) nach Verhandlungen mit der marokkanischen Regierung den Bau erster Sonnenkraftwerke im dortigen Teil der Sahara starten will.** Außerdem gebe es Gespräche mit der tunesischen Regierung. Insgesamt sei man in beiden Ländern auf große Bereitschaft zur Zusammenarbeit gestoßen. Um den Bau von Pilotprojekten voranzutreiben, soll der Gesellschafterkreis im März um fünf neue Mitglieder unter anderem auch aus Marokko und aus Tunesien, auf dann 18, erweitert werden. Bisher waren vor allem europäische Firmen beteiligt.

Vorteil für Marokko ist die bereits existierende Gleichstromleitung durch die Straße von Gibraltar. Bisher diente sie vor allem Stromlieferungen von Spanien, jetzt kann sie als Teststrecke für die interkontinentale Einbindung von Solarstrom ins Verbundnetz dienen. Desertecs ehrgeiziges Ziel ist der Bau solarthermischer Kraftwerke im Maghreb-Raum, die Versorgung der Standortländer mit kontinuierlich mehr Solarstrom, die Vernetzung der nordafrikanischen MENA-Region mit einem modernen Strom-Verbundnetz und eine 15prozentige Deckung des Strombedarfs von Europa mit dem Solarstrom aus den Wüstenkraftwerken. <http://www.heise.de/tp/blogs/2/147102>

Schon 7 Kohlekraftwerke in Deutschland in 12 Monaten verhindert

[Klima-Allianz, Pressemitteilung, 02.02.2010]
Wie die französische GDF Suez (ehemals Electra-
bel) gestern bekannt gab, hat sie die **Planung für
ein 800 Megawatt Kohlekraftwerk in Stade aufge-
geben**. Unterstützt vom bundesweiten Bündnis die
Klima-Allianz, hatten sich auf beiden Elbseiten
Bürgerinitiativen aus Niedersachsen und Schles-
wig-Holstein erfolgreich gegen den Bau des Koh-
lekraftwerkes gewehrt. **„Ein weiteres Kohlekraft-
werksprojekt ist Geschichte. Damit konnten allein
in den letzten 12 Monaten sieben dieser Klimakiller
verhindert werden“**, sagt **Elias Perabo, Energieex-
perte der Klima-Allianz**. „Neue Kohlekraftwerke
haben keine Zukunft. Sie sind weder gesellschaft-
lich durchsetzbar noch dauerhaft wirtschaftlich.
Ganz zu schweigen von den desaströsen klimapo-
litischen Folgen von neuen Kohlekraftwerken.“

Bundesumweltminister Norbert Röttgen (CDU)
hat erst vor wenigen Tagen das Ziel bekräftigt, bis
2050 Deutschlands Energieversorgung nahezu
komplett auf erneuerbare Energien umzustellen.
„Doch dieses Ziel wird mit dem Bau neuer Koh-
lekraftwerke verhindert, weil sie dem consequen-
ten Ausbau der erneuerbaren Energien entgegen
stehen“, sagt Tina Löffelsend, Mitglied des Spre-
cherInnenrates der Klima-Allianz und Klimarefe-
rentin beim Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND). „Wir werden unseren er-
folgreichen Widerstand gegen neue Kohlekraft-
werke fortsetzen, denn noch immer sind in
Deutschland 24 Kohlekraftwerke im Bau oder in
Planung“, so Löffelsend.

Auch an der Unterelbe muss dafür der Protest
weitergehen. Denn in direkter Nachbarschaft zum
jetzt gescheiterten GDF-Suez-Standort plant der
Energieriese E.ON ein 1.100 Megawatt Kohle-
block. Und nur ein Stück weiter will das US-
Chemieunternehmen Dow ein Kohlekraftwerk zur
Eigenversorgung auf seinem Betriebsgelände bau-
en. Beide Kraftwerke würden zusammen jedes
Jahr mehr als elf Millionen Tonnen des Klimakil-
lers CO₂ in die Atmosphäre pusten.

http://www.presseportal.de/pm/66183/1554658/die_klima_allianz

9. UMWELTPOLITIK

Frankreich entwickelt Nachhaltigkeitsbarometer

[EU Umweltbüro, 04.02.2010] Frankreich hat ei-
ne Reihe von Indikatoren vorgestellt, mit deren
Hilfe nachhaltige Entwicklungen gemessen wer-
den sollen.

Das Barometer soll dazu genutzt werden, die fran-
zösische Regierung, das Parlament, örtliche Be-
hörden, Unternehmen, NGOs und die BürgerIn-
nen über nachhaltige Entwicklungen in Frankreich
zu informieren und Initiativen, die umweltgerech-
tes, nachhaltiges Verhalten fördern, zu unterstütz-
ten. Zusätzlich soll das „Nachhaltigkeitsbarome-
ter“ – die Summe der Indikatoren – eine jährliche
Evaluierung der geplanten nationalen Nachhaltig-
keitsstrategie ermöglichen.

Das Barometer setzt sich aus vier wirtschaftlichen
und sozialen Indikatoren sowie 45 weiteren Indi-
katoren zusammen. Themen sind unter anderem
Klimawandel, saubere Energien, umweltgerechte
Mobilität und Artenvielfalt. Weitere Indikatoren
betreffen gesellschaftliche Integration, die
Selbstmordrate, den Frauenanteil in Führungsposi-
tionen sowie internationale Entwicklungshilfe.

[http://www.eu-umweltbuero.at/cgi-
bin/detail.pl?auswahl=eunews&id=2311](http://www.eu-umweltbuero.at/cgi-bin/detail.pl?auswahl=eunews&id=2311)

Weitere Informationen unter:

[http://www.euractiv.com/de/nachhaltige-
entwicklung/frankreich-entwickelt-
nachhaltigkeitsbarometer/article-189179](http://www.euractiv.com/de/nachhaltige-entwicklung/frankreich-entwickelt-nachhaltigkeitsbarometer/article-189179)

Presseaussendung zu Nachhaltigkeitsindikatoren
auf Französisch:

[http://www.conseil-economique-et-
soci-
al.fr/presidente/manifestation/20100120_%20com-
munique_de_presse.pdf](http://www.conseil-economique-et-soci-al.fr/presidente/manifestation/20100120_%20communication_de_presse.pdf)

Datendiebstahl beim Emissionshandel

[Spiegel Online, 02.02.2010] Ein groß angelegter
Datendiebstahl hat offenbar die amtlichen Regis-
ter für den Emissionshandel in halb Europa lahm
gelegt. Nach Informationen der „Financial Times

Deutschland“ überarbeiten die betroffenen Behörden derzeit ihre Sicherheitssysteme, nachdem Internetbetrüger Ende Januar 2010 die Zugangsdaten zahlreicher Unternehmen erbeuteten.

Die Kriminellen hätten die Verschmutzungsrechte weiterverkauft, so das Blatt. „Der Angriff war hochprofessionell“, sagte ein Mitarbeiter der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) in Potsdam. Das Bundeskriminalamt ist eingeschaltet. [...]

Nach Informationen der FTD täuschten die Betrüger in einer E-Mail an mehrere europäische sowie einige japanische und neuseeländische Unternehmen eine Mitteilung der Potsdamer DEHSt vor. Darin habe es ironischerweise geheißen, zur Abwehr drohender Hackerangriffe müssten sich die Empfänger neu registrieren. Anschließend übertrugen die Täter angeblich Emissionsrechte auf Konten vor allem in Dänemark und Großbritannien. Von dort wurden sie weiterverkauft. Die neuen Besitzer gehen wahrscheinlich davon aus, dass sie die Rechte legal erworben haben.

Die Höhe des Schadens ließ sich noch nicht eingrenzen. Allein in Deutschland ergab die Überprüfung von einigen Dutzend Transaktionen bereits neun Betrugsfälle. Wenn sich die Täter nicht ermitteln lassen, bleiben die Betroffenen auf den Schäden sitzen. Allein ein mittelständischer Industriebetrieb verlor nach FTD-Informationen Rechte im Wert von 1,5 Millionen Euro. Betroffen sind neben Industrieunternehmen auch Stromversorger und Händler.

Laut der Zeitung sind die Zertifikate durch Nummern zu identifizieren. Bei grenzüberschreitendem Handel sei eine Nachverfolgung aber nur über das internationale Klimasekretariat UNFCCC möglich. „Wir haben beim UNFCCC einen Antrag auf Rückabwicklung der betrügerischen Vorgänge gestellt“, sagte ein Mitarbeiter der DEHSt. Die Chancen schätzte er aber als gering ein.

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/0,1518,675630,00.html>

Weitere Berichte:

<http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/:nutzselber-schuld-emissionshaendler-muessen-besser-aufpassen/50069609.html>

<http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2010/0204/wirtschaft/0034/index.html>

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/0,1518,675786,00.html>

Wie Schwarz-Gelb Wachstumschancen verspielt

[Christian Schwägerl, SpiegelOnline, 16.10.2009]

Noch hat die schwarz-gelbe Koalition kein Leitbild gefunden, das sie in den nächsten vier Jahren verfolgen will. Große Steuergeschenke? Erlaubt die Haushaltslage nicht. Radikalkur im Sozialsystem? Findet Kanzlerin Merkel zu riskant. Auf die naheliegendste Idee ist die Koalition bisher nicht gekommen: Mit Volldampf auf den Umwelt- und Klimaschutz zu setzen. Das wäre nicht nur angesichts düsterer Klimaszenarien angemessen. Mit einem solchen Schwerpunkt könnte die neue Bundesregierung die deutsche Position als Exportweltmeister von China zurückerobern und Hunderttausende neue Arbeitsplätze ermöglichen.

Bewahrung der Schöpfung bei maximalem Profit – für die neue Regierung könnte der Umwelt- und Klimaschutz so identitätsstiftend werden wie einst für Rot-Grün. Sie müsste nur über ihren eigenen Schatten springen. Umweltechnologien haben das Potential, in den kommenden Jahren zum Fundament der deutschen Wirtschaft zu werden. Für sie gibt es einen geradezu explosiv wachsenden Weltmarkt. In diesen Wochen bekommen Großkonzerne wie Siemens, aber auch die vielen Mittelständler im Bereich Effizienz und erneuerbare Energien gewaltige Aufträge aus den USA. Die Umweltbranche hat das Zeug dazu, die krisengebeutelte Automobilindustrie als Leitbranche abzulösen – sofern man sie lässt und ihrem Wachstum durch Umweltauflagen und Preisanreize politischen Begleitschutz gibt.

Doch die neue Koalition arbeitet an dieser einmaligen Chance bisher sträflich vorbei. In der Union gibt eine Fraktion der Ewiggestrigen den Ton an, der noch immer alles Grüne suspekt ist, und die FDP fremdelt nachhaltig mit dem Zukunftsthema.

[...] Mutig werden die schwarz-gelben Umweltpolitiker allein bei dem Plan, die Laufzeiten der

Atomkraftwerke zu verlängern. Diesen Kurs lehnen weite Teile der Bevölkerung ab. Gelockt werden sollen die Kritiker damit, dass mehr als die Hälfte der zusätzlichen Erträge aus einer solchen Verlängerung „abgeschöpft“ werden und der Entwicklung erneuerbarer Energien zufließen soll. Dass dies wirklich dem Ausbau der erneuerbaren Energien nutzen wird, ist eine gewagte Behauptung. Denn der geplante Wegfall der nuklearen Kapazitäten stellte für Energieversorger bisher einen enormen Anreiz dar, in Ökostrom zu investieren. Ob Fördergelder, die über eine Stiftung verteilt werden, genauso gut wirken, ist mehr als fraglich. Der Atom-Aufbruch macht es zudem schwer, sinnvolle Modifikationen etwa bei der Solarförderung zu vermitteln. Die Fördersätze für Solarstrom sind auch nach Ansicht von Branchenlobbyisten zu hoch und verteuern völlig unnötig Solarmodule weltweit. Dass die neue Regierung aber als erstes Atomkraft fördert und zugleich Solarstrom bestraft, sendet ein für sie wenig schmeichelhaftes Signal aus.

Kein Aufbruch, nirgends. Dabei könnte allein ein ambitioniertes neues Klimaschutzprogramm der Bundesregierung bis 2020 mehr als 600.000 neue Arbeitsplätze schaffen, hat das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung soeben errechnet.

- Klimaschutz freut die Baubranche, die Häuser dämmen kann
- und Handwerker, die neue Heizkessel montieren.
- Maschinenbauer profitieren, weil ihre innovativsten Produkte Abnehmer finden.
- Wer über Patente und Technologien zum Energie- oder Rohstoffsparen verfügt, kann optimistisch in die Zukunft blicken, weil auch weltweit die Nachfrage boomt.
- Zudem spart Klimaschutz massiv Energieausgaben für Erdöl und Erdgas, die sonst nach Russland oder Saudi-Arabien entrichtet werden müssten. Das Geld bliebe in Deutschland und könnte hier investiert werden.

Setzt die Politik die richtigen Ziele und Anreize, hält auch Siemens-Chef Peter Löscher ein „grünes Wirtschaftswunder“ für möglich. So zu denken, ist aber vielen in der schwarz-gelben Koalition noch immer fremd. Für sie gilt der alte Gegensatz

von Ökonomie und Ökologie.

Wie überholt das angesichts des Booms der Umwelttechnologien ist, müsste Kanzlerin Merkel in ihrer Partei durchsetzen – doch seit ihrem Intermezzo als „Klima-Kanzlerin“ 2007 tut sie es nicht mehr. Auch die FDP verschenkt mit ihrem dauerhaften Fremdeln gegenüber Umweltthemen großes Potential: Ein guter Teil des liberalen Klientels geht längst in Biosupermärkten einkaufen oder verdient als Mittelständler Geld mit Umwelttechnologien.

<http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,655420,00.html>

10. LINKS, PUBLIKATIONEN, STUDIEN

Petition: Einführung Kerosinsteuer

Die Petition „Mineralölsteuer – Einführung einer Kerosinsteuer für gewerblich operierende Luftfahrtunternehmen“ können sie bis zum vom 26.03.2010 unter folgenden Link unterstützen. <https://epetitionen.bundestag.de/?action=petition%3bsa=details%3bpetition=9676>

Wirtschaftskrise hilft dem Klimaschutz

[Focus, 05.03.2010] Die Wirtschaftskrise hat den Ausstoß von Treibhausgasen im vergangenen Jahr so stark schrumpfen lassen wie nie zuvor in der Geschichte der Bundesrepublik. **Das Minus gegenüber 2008 habe nach ersten Berechnungen 8,4 Prozent oder 80 Millionen Tonnen betragen**, teilte das Umweltbundesamt am 5. März 2010 mit. Zum international üblichen Vergleichsjahr 1990 ist dies ein Rückgang von insgesamt fast 29 Prozent. Im Klimavertrag von Kioto hatte Deutschland sich zu einem Minus von 21 Prozent bis 2012 verpflichtet.

Entscheidend für den deutlichen Rückgang war die geringere Auslastung von Industrie und verarbeitendem Gewerbe, wo ein Fünftel weniger Gas ausgestoßen wurde. Umweltminister Norbert Röttgen (CDU) betonte jedoch, das Ziel der Regierung laute Wachstum und Klimaschutz: „Deswegen werden wir den Ausbau der erneuerbaren Ener-

gien und die Förderung der Energieeffizienz weiter forcieren, denn nur dies garantiert dauerhaften Klimaschutz und fördert zugleich Wirtschaftswachstum“, sagte er. Bis 2020 soll der Ausstoß von Treibhausgasen um 40 Prozent unter dem des Jahres 1990 liegen.

Allein die CO₂-Emissionen, die fast 90 Prozent der Treibhausgase ausmachen, sanken 2009 um 8,2 Prozent oder 68 Millionen Tonnen, was neben der Industrie auf die Kraftwerke zurückzuführen ist. Stein- und Braunkohleanlagen produzieren besonders viel CO₂, liefen aber wegen der Krise weniger.

Haushalte, Handel und Dienstleistungen dagegen wurden von der Krise weniger getroffen, was sich auch im CO₂-Ausstoß zeigt. Die Abwrackprämie für Altfahrzeuge, von der Regierung Umweltpremie genannt, hatte dagegen kaum einen Effekt auf die Treibhausgas-Emissionen.

Keine Angaben machte das Umweltbundesamt zum Gesamtausstoß der Bereiche aus Energiewirtschaft und Industrie, die am Handel mit Verschmutzungsrechten teilnehmen. Diese Zahlen müssten noch berechnet werden, hieß es. Kraftwerke und Anlagen bekommen hier einen bestimmten Anteil an Zertifikaten zugeteilt. Brauchen sie mehr, müssen sie weitere an der Börse zukaufen. Benötigen sie etwa wegen umweltfreundlicher Modernisierung weniger, können sie Rechte verkaufen.

http://www.focus.de/finanzen/news/umwelt-wirtschaftskrise-hilft-dem-klimaschutz_aid_486874.html

Die gemeinsame Pressemitteilung des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamtes finden Sie unter

http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2010/pd10-013_klimaschutz_treibhausgasemissionen_im_jahr_2009_um_8_4_prozent_gesunken.htm

Jahr 2009 brachte Förderrekord bei Erneuerbaren Energien im Wärmebereich

[Bundesumweltministerium und KfW Bankengruppe, Pressemitteilung, 05.03.2010] Das Bundesumweltministerium (BMU) hat mit seinem

Marktanreizprogramm im Jahr 2009 einen Förderrekord im Bereich der Erneuerbaren Energien erreicht. **Diese Finanzierungen haben den Ausbau der Erneuerbaren Energien – auch in Zeiten der Finanzkrise – weiter unterstützt und insgesamt Investitionen in Höhe von drei Milliarden Euro ausgelöst.** Die KfW-Bankengruppe konnte im Auftrag des BMU innerhalb dieses Programms 2.100 Förderkredite in Höhe von 300 Millionen Euro zusagen. Rund 80 Prozent der Förderdarlehen im KfW-Programm Erneuerbare Energien (Premiumvariante) gingen an kleine und mittlere Unternehmen. Darüber hinaus stellte das BMU den Investoren rund 96 Millionen Euro an Tilgungszuschüssen zur Verfügung, um die späteren Rückzahlungen zu verringern.

Bundesumweltminister Dr. Norbert Röttgen: „Mit Investitionen durch das Marktanreizprogramm verhelfen wir den Erneuerbaren Energien zu einem dynamischen Ausbau. Innovativen Techniken wird zudem der Eintritt in den Wärmemarkt erleichtert. Bis zum Jahr 2020 wollen wir den Anteil der Erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch für Wärme von heute knapp 8 Prozent auf 14 Prozent deutlich erhöhen.“

[...] Das KfW-Programm Erneuerbare Energien (Premiumvariante) gehört zum Marktanreizprogramm des BMU. Damit werden zinsgünstige Darlehen mit Tilgungszuschuss aus Bundesmitteln für die Finanzierung von großen Anlagen zur Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien vergeben. Anträge können neben Privatpersonen und Kommunen insbesondere kleine und mittlere Unternehmen stellen. Kleine Unternehmen bekommen einen besonders günstigen Zinssatz. [...]

http://www.bmu.de/pressemitteilungen/aktuelle_pressemitteilungen/pm/45729.php

Weitere Informationen gibt es auch im Internet unter <http://www.erneuerbare-energien.de/inhalt/>

Evaluierung der 20 größten Steuervergünstigungen Deutschlands

[Berlin, 25.02.2010] Das Finanzwissenschaftliche Forschungsinstitut an der Universität zu Köln (FiFo Köln) legt in Kooperation mit dem Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) und dem dänischen Beratungsunternehmen Copenhagen Economics eine Untersuchung vor, die im

Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen durchgeführt worden ist hat im Dezember 2009 Evaluierung von steuerlichen Subventionen in Deutschland veröffentlicht. Nur fünf der zwanzig großen Steuervergünstigungen in Deutschland bekommen grünes Licht. Zehn wurden mit einer gelben Ampel bewertet und sollten grundlegend überarbeitet und gestrafft werden. Im Umweltbereich gilt dies sowohl für Energiesteuervergünstigungen für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft als auch für Energiesteuervergünstigungen für Kraft-Wärme-Kopplung (KWK). Die verbleibenden fünf Steuervergünstigungen erhalten das rote Licht und werden zur Abschaffung empfohlen. Darunter fällt die Mineralölsteuerbefreiung für Kerosin im inländischen Flugverkehr.

Insgesamt wurde ein Volumen von 18,1 Mrd. Euro Steuervergünstigungen untersucht und nach einheitlichen Kriterien bewertet. Neben der ökonomischen Wirksamkeit und den Mitnahmeeffekten standen dabei Fragen der Rechtfertigung und Fairness der steuerlichen Privilegierung bestimmter Gruppen und Tätigkeiten im Vordergrund. Im Sinne der 2006 angenommenen subventionspolitischen Leitlinien des Bundes wurde auch geprüft, ob die untersuchten Steuervergünstigungen in leichter zu kontrollierende und oftmals auch fiskalisch günstigere direkte Finanzhilfen umgewandelt werden sollten. **Aus Sicht der Evaluierung abgeschafft werden sollten Steuervergünstigungen im Umfang von knapp 4,8 Mrd. Euro.** Die zehn Steuersubventionen, die überarbeitet und gestrafft werden sollten, stehen für Einnahmenverluste von 10,5 Mrd. Euro im Jahr. Die Gruppe der im Wesentlichen bestätigten Steuervergünstigungen steht für knapp 2,8 Mrd. Euro.

Weitere Informationen und alle drei Bände über detaillierte Befunde und Empfehlungen des Forschungsberichts finden Sie unter

<http://finanz.mittelstandswiki.de/2009/12/steuerpolitik-20-grosen-steuervergunstigungen-unter-der-lupe/>

Klima-Index sagt Industriestaaten gewaltige Aufgaben voraus

[*Spiegel*, 01.12.2009] Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft **PricewaterhouseCoopers** hat in ihrer

Studie zwei Indizes entwickelt: Einer zeigt, welche Fortschritte die G-20-Staaten seit 2000 bei der Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen gemacht haben („Low Carbon Achievement Index“). Der zweite gibt an, wie weit die Wegstrecke bis zu einem nachhaltigen Emissionsniveau noch ist („Low Carbon Challenge Index“). Als Ziel nahmen die Statistiker an, dass die Kohlendioxid-Konzentration in der Atmosphäre bis zum Jahr 2100 unter 450 ppm (parts per million) bleibt. Dies gilt unter Wissenschaftlern als Limit, will man die Erderwärmung auf zwei Grad gegenüber der vorindustriellen Zeit begrenzen und so katastrophale Folgen verhindern.

Das Ergebnis der Studie: Zwar konnte die Mehrzahl der G-20-Staaten seit 2000 ihre CO₂-Emissionen relativ zur Wirtschaftsleistung senken. Absolut betrachtet haben sie sich in den vergangenen zehn Jahren aber weiter von einem nachhaltigen Emissionsniveau entfernt.

Deutschland bekommt bei den bisherigen Errungenschaften gute Noten: Es schneidet im Achievement-Index besser ab als die meisten anderen G-20-Staaten. **Bei den noch anstehenden Aufgaben, dem Challenge-Index, liegen die Deutschen dagegen zurück.** Vor dem Hintergrund seiner hohen Wirtschaftsleistung müsste Deutschland seine Kohlenstoffintensität – die CO₂-Emissionen, die im Verhältnis zu seinem Bruttoinlandsprodukt anfallen – bis 2050 um fast 90 Prozent senken. Damit stehe die deutsche Wirtschaft vor größeren Herausforderungen als die meisten anderen Volkswirtschaften der G20. Im Durchschnitt müssten die 20 größten Industriestaaten ihren CO₂-Ausstoß in Relation zur Wirtschaftsleistung bis 2050 um 85 Prozent senken, um den Klimawandel gerade noch beherrschbar zu halten. Dies sei nur zu erreichen, wenn sich die führenden Industrienationen – USA, China, Indien und die EU – schnell auf verbindliche Emissionsziele einigten. [...]

Eine weitere Studie ergab indes, dass eine starke Senkung der Treibhaus-Emissionen in Europa durchaus möglich ist. **Bis 2050 könnte, gemessen an 1990, bis zu 80 Prozent weniger Kohlendioxid ausgestoßen werden, heißt es in der Untersuchung des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) im Auftrag der Europäischen Kommission.** Damit sei es „technisch und wirtschaftlich umsetzbar“, den weltweiten Tempera-

turanstieg auf zwei Grad Celsius zu beschränken, berichtete das Institut am 01.12.2009 in Karlsruhe. Dazu sei es unter anderem notwendig, einen Preis für die Emissionen festzulegen. Das reiche jedoch nicht aus, betonten die Projektleiter Eberhard Jochem und Wolfgang Schade. Ein „breites Portfolio“ an politischen Maßnahmen müsse neue klimafreundliche Technologien auf den Markt bringen und Verhaltensänderungen in der Gesellschaft bewirken. Alle für Treibhausgase verantwortlichen Sektoren müssten in die Pflicht genommen werden, so die Forscher. Industrie und Transport sollten ihren CO₂-Ausstoß – diesmal gemessen an 2005 – um 40 Prozent bis 2050 reduzieren. Haushalte, Dienstleistung und Stromerzeugung sogar um fast 90 Prozent.

[...]Schwerpunkte seien der Ausbau erneuerbarer Energien, bessere Isolierung von Gebäuden und der Einsatz von energieeffizienten Technologien. Fossile Brennstoffe wie Kohle und Öl würden im Szenario der ADAM-Europa-Studie durch vermiedene Energienachfrage und erneuerbare Energien ersetzt, die bei der Stromerzeugung auf bis zu 75 Prozent ausgebaut werden könnten. Ein Ausbau der Kernenergie oder die unterirdische Lagerung von Kohlendioxid (Carbon Capture and Storage; CCS) im Energiesektor wären dann nicht erforderlich.

Die wirtschaftliche Entwicklung würde von solchen Strategien nicht verändert, sondern manchmal sogar verbessert, betonen die Studienautoren. Das Konzept des „Green New Deal“ kombiniere wirtschaftliche Stimulierung mit grüner Technologie. „Man erzeugt Wirtschaftswachstum, indem man auf Material- und Energieeffizienz sowie Klimaschutz setzt – eine Win-Win-Situation“, erläuterte Schade. Auf wirtschaftlicher Seite entstünden neue Arbeits- und Absatzmärkte, auf ökologischer Seite nütze der „Green New Deal“ dem Klimaschutz.

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/0,1518,664566,00.html>

Die Studie der PricewaterhouseCoopers ist auf Englisch abrufbar unter

http://www.pwc.de/portal/pub/cxml/04_Sj9SPyky0xPLMnMz0vM0Y_QjzKLd4p3tnTRL8h2VAQA0jCduA!!?topNavNode=49c411a4006ba50c&siteA-

[rea=49c08ef0118f6ad3&content=e551664505a90e5](http://www.pwc.de/portal/pub/cxml/04_Sj9SPyky0xPLMnMz0vM0Y_QjzKLd4p3tnTRL8h2VAQA0jCduA!!?topNavNode=49c411a4006ba50c&siteA-rea=49c08ef0118f6ad3&content=e551664505a90e5)

Die englische Studie „ADAM Adaptation and Mitigation Strategies: Supporting European Climate Policy“ finden Sie unter:

<http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn:nbn:de:0011-n-1193414.pdf>

Buchvorstellungen

Ernst von Weizsäcker: Faktor Fünf – Die Formel für nachhaltiges Wachstum

Das neue Buch von Ernst Ulrich von Weizsäcker, Karlson Hargroves und Michael Smith wird voraussichtlich Mitte März erscheinen. In der Formel „Faktor Fünf“ steckt das Konzept einer zukunfts-sicheren, umweltverträglichen Wirtschaftspolitik. Wenn wir die Rohstoffe fünfmal besser nutzen als bisher, lässt sich ein deutlicher Zuwachs an Wohlstand und Lebensqualität herbeiführen. Dieses ehrgeizige ökologische Ziel ist wegweisend für den technologischen Fortschritt und für nachhaltiges Wachstum.

Die deutsche Fassung kann bereits vorbestellt werden: <http://www.droemer-knaur.de/buecher/Faktor+F%C3%BCnf.891358.html>

Die Englische Version des Buches „Factor Five“ ist bereits erschienen und kann online bestellt werden: <http://www.earthscan.co.uk/?tabid=92742>

Bundesverdienstkreuz für v. Weizsäcker

Gründungs- und Beiratsmitglied des Forum für Ökologisch Soziale Marktwirtschaft (FÖS) und Träger des Deutschen Umweltpreises 2008 Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker wurde Ende 2009 vom Bundespräsidenten mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet:

Der Biologe und Physiker hat sich durch sein jahrzehntelanges umweltpolitisches Wirken in außergewöhnlicher Weise um den Umweltschutz verdient gemacht. Dabei hat er immer wieder Pionierarbeit geleistet. Früher und entschiedener als andere wies er auf die Bedeutung des Umweltschutzes für das Überleben der Menschheit, die Folgen des Klimawandels und die mit der Globalisierung einhergehenden neuen Herausforderun-

gen hin. Mit fundierten Vorschlägen hat er wichtige Beiträge zu einer Versachlichung der oft emotional geführten Umweltdiskussionen geliefert. Er gilt als einer der wichtigsten Vordenker des Konzeptes einer nachhaltigen Entwicklung. <http://www.bundespraesident.de/Orden-und-Ehrungen/Verdienstorden-,12161/Tag-der-Deutschen-Einheit.htm>.

Den Blick nach vorn

Ökosozial leben und wirtschaften

Dieses Buch, im November 2009 herausgegeben vom „Ökosozialen Forum Österreich“, dem „Ökosozialen Forum Steiermark“ und dem „Club Niederösterreich“, ist eine Sammlung von Memoiren, Aufsätzen und Reden eines Politikers, der aus einem tief empfundenen Wertebewusstsein heraus zeitlebens die hohe Kunst des Balancehaltens – der Balance zwischen einer freien Wirtschaft mit Entfaltungsmöglichkeiten für den Einzelnen und der sozialen und ökologischen Verantwortung für Umwelt und Menschen – proklamiert hat. Josef Riegler erlaubt dabei aber auch tiefe Einblicke in seine Gedanken- und Gefühlswelt, er führt den Leser nicht nur auf eine Reise durch mehr als ein halbes Jahrhundert spannender Zeitgeschichte, sondern bietet Antworten auf brennende Fragen der Gegenwart und Zukunft.

Josef Riegler: „Den Blick nach vorne. Ökosozial leben und wirtschaften“, 148 Seiten, ISBN 978-3-9502149-1-8; Preis: 14 Euro

Wege aus der Wachstumskrise

- Volkswirtschaftliche Analyse einer Klimaschutz-Strategie für Deutschland

Die globale Finanzkrise, die seit 2008 ihren zerstörerischen Lauf nimmt, hat schlagartig verdeutlicht, wie wenig nachhaltig die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte war. In dieser Situation gewinnt die Idee eines „Green New Deal“ an Attraktivität. Nach diesem Konzept soll die Transformation der Wirtschaft im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung die Investitions- und Beschäftigungseffekte auslösen, die zur Vermeidung eines weltwirtschaftlichen Absturzes und zur Erneuerung einer globalen Wachstumsperspektive erforderlich sind. Angesichts dieser Herausforderungen gewinnen neue Ansätze an Bedeutung, die

auf einen dramatischen Vertrauensverlust als entscheidenden Aspekt der Krise hinweisen und die Rolle kollektiver Erwartungen für die ökonomische Dynamik hervorheben. Ein „Green New Deal“ ist in dieser Perspektive nicht als Wiederaufnahme traditionell keynesianischer Wirtschaftspolitik zu konzipieren, sondern als Lösung eines weit reichenden Koordinationsproblems. Dabei soll die Perspektive einer nachhaltigen Entwicklung das erschütterte Vertrauen in das Gewebe von Kredit-, Investitions-, und Handelsentscheidungen wiederherstellen. Die Forschungsergebnisse dieses Projekts sollen Wege aus der Wachstumskrise in der konkreten Situation Deutschlands skizzieren. Weitere Informationen und die Endfassung der Studie „Wege aus der Wachstumskrise“ von Carlo C. Jäger, Gustav Horn und Thomas Lux im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit finden Sie unter http://www.boeckler.de/62170_96785.html

Wuppertal Bulletin: Zu Instrumenten des Klima- und Umweltschutzes

Die neue Ausgabe des Online-Magazins „Wuppertal Bulletin“ ist im Oktober 2009 erschienen und liefert Beiträge zu den Instrumenten des Klima- und Umweltschutzes. Mathias Onischka erläutert, warum beim Thema Klimawandel die Bewertung von Finanzdienstleistern versagt. Mehrere Beiträge beziehen sich auf das Thema Verkehrspolitik – Karin Arnold thematisiert in „Ambitionierte Vorgaben für den Kraftstoffsektor“ die „Fuel Quality Directive“ der EU, die auf die Lebenszyklusemissionen im Verkehrssektor zielt. Weitere Artikel behandeln die Erfolgsgeschichte der Erneuerbaren Energien sowie die „Abwrackprämie“ der Bundesregierung. Das Wuppertaler Bulletin zu Instrumenten des Klima- und Umweltschutzes ist abrufbar unter:

http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wibeitrag/WB-2009.pdf

Auswirkungen des Klimawandels auf die öffentlichen Finanzen

Der Klimawandel wird die Grundlagen wirtschaftlichen Handelns in Deutschland verändern und dadurch langfristig auch Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen haben. Im Auftrag des Bun-

des Ministeriums der Finanzen untersuchten das Ecologic Institut und Infrac, inwieweit die ökonomischen Folgen des Klimawandels in Deutschland die Tragfähigkeit der öffentlichen Haushalte bedrohen. Die Analyse ergab, dass im Falle eines ungebremsten Klimawandels im Jahr 2100 Mehrkosten und Mindereinnahmen der öffentlichen Hand in Höhe von 0,6 bis 2,5 Prozent des BIP zu erwarten sind. Mehr Informationen und der Endbericht „Klimawandel und öffentliche Finanzen“ unter <http://ecologic.eu/de/2598>

Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität

Die Zeiten reichlichen Erdöls sind vorbei, damit unumstritten auch die Zeiten billigen Kraftstoffs. Trotzdem wächst der Autoverkehr weiter und werden unsere alltäglichen wie nicht alltäglichen Wege immer länger. Das Heft zeigt die Schranken dieser Mobilitätsspirale auf. Vor allem arbeitet es die sozialen und räumlichen (Ungleichheits-) Folgen der sich unweigerlich verteuernenden Automobilität heraus und kommt zu dem Schluss: Mobilität für alle in postfossilen Zeiten braucht dringend auch eine beschleunigte Umkehr zu postfossilen Lebens-, Verkehrs- und Siedlungsmustern. Die Veröffentlichung des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung im Dezember 2009 ist online abrufbar:

http://www.bbr.bund.de/nr_21272/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2009/12/izr12.html

Postfossile Mobilität

Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil

Der moderne Verkehr ist fast vollständig von Erdöl abhängig. Peak Oil, der jetzt erreichte Höhepunkt der weltweiten Ölförderung, zeigt die Nichtnachhaltigkeit des fossil angetriebenen Verkehrs. Das Ölangebot wird in naher Zukunft kontinuierlich abnehmen. Die Krise der Automobilindustrie ist in diesem Kontext zu sehen. Es geht nicht so weiter, weil es nicht so weiter gehen kann.

Wie kann Mobilität für alle Menschen gesichert werden, wenn die bisher so billig und reichlich erscheinenden fossilen Energiequellen zur Neige gehen? Dazu müssen wir uns von der mentalen

Landkarte des fossilen Verkehrs verabschieden. „Fossiles Denken schadet noch mehr als fossile Brennstoffe.“ (Bank Sarasin) Wir stehen am Beginn einer epochalen Transformation vom fossilen Verkehr zu einer postfossilen Mobilität. Dieser Übergang ist unvermeidlich und steht jetzt an.

Das Buch erzählt die Geschichte dieser Transition und beschreibt sieben Leitplanken, die für die postfossile Mobilität bestimmend sind: Energieeffizienz, erneuerbare Energien, effizientere Raum- und Siedlungsstrukturen mit einer neuen Balance von Nähe und Ferne, Mobilitätschancen für alle (Nachhaltigkeitsprinzip der Verallgemeinerbarkeit), Körperkraftmobilität für Gesundheit und Wohlbefinden, mehr Beweglichkeit durch Verbindung von digitalen Diensten und Verkehr, attraktive und emotional ansprechende Gestaltung postfossiler Mobilität in einem sich selbst verstärkenden Prozess.

Wir werden auch in Zukunft mobil bleiben mit weniger Verkehr und weniger Energie. Die Mobilität der Zukunft hat eine neue Qualität. In dem Buch „Postfossile Mobilität“ werden Akteure der Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Politik auf dem Weg zur postfossilen Mobilität vorgestellt. Indikatoren machen die Entwicklung messbar und alternative Pfade konkretisieren die Richtung. Jenseits des aktuellen Hypes um Elektroautos ist das Buch der moderne Klassiker des Übergangs zur postfossilen Mobilität.

Jörg Schindler und Martin Held unter Mitarbeit von Gerd Würdemann: „Postfossile Mobilität“, 304 Seiten, ISBN 978-3-8886-422-1, Preis: 19,80 Euro

Megatrend Umweltinnovationen

Zur ökologischen Modernisierung von Wirtschaft und Staat

In vielen Staaten der EU, vor allem in Deutschland, boomen derzeit die innovativen Umwelttechnologien. Nach vorliegenden Prognosen wird die Umweltindustrie in Deutschland im Jahr 2020 mehr Umsatz erzielen als der Kraftfahrzeug- und Maschinenbau. Auch weltweit ist der Markt für Umweltschutz- und Energietechniken einer der am stärksten wachsenden Märkte. Dieser Megatrend hin zu einer „ökologischen Modernisierung“ zeigt, dass eine anspruchsvolle Umwelt- und

Wirtschaftspolitik die ökonomische Entwicklung eines Landes fördert und nicht verhindert. Wie solche Umweltinnovationen entstehen, wie sie angeregt und gefördert werden können und welchen Ansprüchen sie im Prozess der „ökologischen Modernisierung“ genügen müssen, wird der renommierte Umweltpolitikforscher und Politikberater Martin Jänicke in seinem Vortrag erörtern. Er fordert einen radikalen technischen Wandel, um einen Innovationsprozess in Gang zu setzen, der Umweltbelastungen von wirtschaftlichem Wachstum abkoppelt.

Martin Jänicke: „Megatrend Umweltinnovationen“, 208 Seiten, ISBN-13: 978-3-86581-097-7, Preis 29,90 Euro

Maßnahmenvorschläge zur Erreichung des 40 Prozent-Ziels der Bundesregierung

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2020 um 40 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 zu senken – ein Ziel, das die neu gewählte Bundesregierung im Koalitionsvertrag bekräftigt hat. Im Auftrag der European Climate Foundation untersuchte Ecologic, inwieweit die 2007 beschlossenen Maßnahmen des Integrierten Energie- und Klimaprogramms (IEKP) zur Erreichung des 40%-Ziels ausreichen. Die Analyse ergibt, dass das IEKP zum überwiegenden Teil umgesetzt wurde, im Einzelnen aber weiterhin erhebliche Defizite bestehen. Um die verbleibende Lücke zu schließen, werden verschiedene zusätzliche Maßnahmen

- zu Energieeffizienz in Industrie sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (GHD);
 - Smart Metering und variable Stromtarife;
 - Förderung der erneuerbaren Wärme im Bestand sowie zur
 - Besteuerung von Dienstwagen
- vorgeschlagen. Die Studie steht online zum Download zur Verfügung:
<http://ecologic.eu/de/3133>

Buchrezension

Die Kernfrage – Insider berichten über ihre Erfahrungen mit der Kernenergie

[Ricarda Wasielewski, FÖS, 21.09.2009] Der Verein „Women in Europe for a Common Future“ (WECF) hat eine Informationsbroschüre herausgegeben, die das Thema der Kernenergie aus unterschiedlichen Gesichtspunkten betrachtet. Im wahrsten Sinne des Wortes beschreiben verschiedene Personen unterschiedlicher Herkunft ihre Erfahrungen mit der Kernenergie. Sie berichten über die Arbeitsbedingungen in Bergwerken, die Auswirkungen eines Atombombentests an Natur und Mensch und den Kampf gegen die Atomindustrie. Die einzelnen Geschichten wechseln sich mit Informationen zu Uranabbau, Wiederaufbereitung, Lagerung und weiterem Wissenswertes ab, sodass der Leser eine Reise durch traurige Lebensgeschichten und Faktenwissen macht. Wer an diesem Wissen teilhaben will, sollte sich ein paar Minuten zum Lesen Zeit nehmen. Zu bestellen ist das Buch unter:

http://www.wecf.eu/download/2009/bestellung_kernfrage_5.oo_3.50.dot.pdf

Tenth Global Conference on Environmental Taxation

Die zehnte Auflage der Global Conference on Environmental Taxation vom 23. bis 25. September 2009 in Lissabon konzentrierte sich unter anderem auf die Themengebiete Wasser, Energie und Internationales Transportwesen. Den Tagungsbericht auf Englisch finden Sie unter:

[http://www.foes.de/pdf/Tenth%20Global%20Conference%20Environmental%20Taxation%20\(4\).pdf](http://www.foes.de/pdf/Tenth%20Global%20Conference%20Environmental%20Taxation%20(4).pdf)

11. TERMINE

Podiumsdiskussion: Nachhaltig aus der Krise

15. April 2010 (Do), 19.30 Uhr, Heinrich-Böll-Stiftung

Auf der Veranstaltung wird das Strategiepapier „Nachhaltig aus der Krise“, das vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) im Auftrag der Heinrich-Böll-Stiftung erstellt wurde, vorgestellt und mit Lisa Paus (MdB, Bündnis 90/Die Grünen), Ralph Brinkhaus (MdB CDU) und Bertold Welling (BDI) diskutiert.

<http://boell.de/calendar/VA-viewewt-de.aspx?evtid=7706&crtpage=1>

FÖS-Konferenz und Adam-Smith-Preisverleihung

23. April 2010, Rotes Rathaus, Berlin

Das FÖS lädt am Freitag, den 23. April 2010 von 10 bis 17 Uhr ins Rote Rathaus Berlin zur Konferenz „Ein grüneres und gerechteres Steuersystem gegen Klimaprobleme und Staatsverschuldung“ ein. Thema der Veranstaltung ist die Debatte um die Frage nach ökologisch nachhaltiger und sozial ausgewogener staatlicher Einnahmen- und Ausgabenpolitik. Im Anschluss an Vorträge, Workshops und Podiumsdiskussion wird von 17 Uhr bis 18 Uhr der Adam-Smith-Preis für marktwirtschaftliche Umweltpolitik verliehen.

Das Programm der Konferenz und weitere Informationen erhalten Sie auf der FÖS-Homepage: <http://www.foes.de/veranstaltungen/dokumentationen/2010/berlin-23042010/>

Die Anmeldegebühr für die Teilnahme an der Konferenz inklusive Verpflegung beträgt **regulär 30 Euro, ermäßigt (Mitglieder, Studierende, Erwerbslose) 10 Euro**. Dieser Unkostenbeitrag wird bei **Frühbuchung bis 31.03.2010 zusätzlich um 25 Prozent ermäßigt**.

FÖS-Mitgliederversammlung

24. April 2010, Rotes Rathaus, Berlin

Das FÖS lädt alle Mitglieder am Samstag, den 24. April 2010 von **10 bis 14 Uhr** ins Rote Rathaus Berlin zur Mitgliederversammlung ein. Wesentli-

che **Tagesordnungspunkte** sind Entlastung des Vorstands, Verabschiedung des Haushaltsplans 2010 und Wahlen zum Vorstand und des Rechnungsprüfers.

<http://www.foes.de/veranstaltungen/dokumentationen/2010/berlin-24042010/>

GBE Jahreskonferenz

8. bis 9. Juli 2010, Budapest, Ungarn

Die Jahreskonferenz von Green Budget Europe (GBE) findet dieses Jahr vom 8. bis 9. Juli in Budapest statt. Das Hauptziel der Konferenz unter dem Titel „Removing Environmentally Harmful Subsidies: Possibilities and Benefits“ ist sowohl ökologisch schädliche Subventionen und Vorschläge zu deren Abschaffung aufzuzeigen, als auch die Idee der Ökologischen Finanzreform weiter vermitteln.

Auf unserer englischen Website gibt es weitere Informationen zu dieser Veranstaltung:

<http://www.foes.de/veranstaltungen/ankuendigung/en/?lang=en>

Indirect Tax Forum 2010

22. April 2010 - Waldorf Hilton, London

Das „Indirect Tax Forum“ soll über aktuelle und bevorstehende Veränderungen bei Umsatz-, Verbraucher-, Umweltsteuer und weiteren indirekten Steuern weltweit liefern. Erfahrene Steuerexperten werden außerdem praxisnahe Orientierungshilfen für ein effektives und effizientes Management der indirekten Steuern geben können.

Mehr Informationen auf Englisch finden Sie unter: www.internationaltaxreview.com/itf2010

Studienreise

„Ökologie und Politik in Israel“

23. April bis 5. Mai 2010

Die Bundeszentrale für politische Bildung bietet für den Zeitraum vom 23. April bis 5. Mai 2010 eine Studienreise zum Thema „Ökologie und Politik in Israel“ für Multiplikatoren/innen aus den Bereichen Umweltschutz, Wasserwirtschaft, Geo- und Biowissenschaften, Fachpolitiker aus Umwelt- und Planungsbehörden sowie Journalis-

ten/innen und Pädagogen/innen an.

Weitere Informationen und Bewerbung unter <http://www.bpb.de/veranstaltungen/002A5X>

„Die Große Transformation - Greening the Economy“

29. bis 30. Mai 2010, Berlin

Im Zentrum der internationalen Konferenz „Die Große Transformation - Greening the Economy“ der Heinrich-Böll-Stiftung vom 29. bis 30. Mai 2010 stehen zwei große Themen: „Smart Policies“ und „Smart Technologies“. Es geht zum einen um die politischen Rahmenbedingungen und die regulativen Instrumente, zum anderen um die Leitetchnologien und Schlüsselprojekte für die ökologische Wende. Das Programm, weitere Information und den Anmeldungsbogen finden Sie unter <http://www.boell.de/calendar/VA-viewevt-de.aspx?evtid=7543>

GEO-Tag der Artenvielfalt

12. Juni 2010

Alle Naturfreunde in Deutschland und den Nachbarländern sind am 12. GEO-Tag der Artenvielfalt aufgerufen, innerhalb von 24 Stunden in einem selbst festgelegten Gebiet möglichst viele verschiedene Tier- und Pflanzenarten zu entdecken. Das diesjährige Reportage-Thema ist der „Wert der Natur: Warum sich Vielfalt rechnet“. Mehr Information zu diesem Aktionstag erhalten Sie unter http://www.geo.de/GEO/natur/oekologie/tag_der_artenvielfalt/

The 11th Global Conference on Environmental Taxation

3. bis 5. November 2010, Bangkok, Thailand

Auf der 11. GCET-Konferenz vom 3. bis 5. November in Bangkok werden verschiedene Aspekte der Entwicklung und Durchführung der ökologischen Steuer präsentiert. Das Ziel der Konferenz ist nicht einen einzigen Aspekt voranzutreiben sondern Information, Verständnis und Diskussion zu fördern. Informationen zur Veranstaltung auf Englisch finden Sie unter

<http://www.acc.msu.ac.th/gcet2010/index.php>

12. FREIE STELLEN

PraktikantInnen für das FÖS gesucht

Das FÖS sucht eine/n Praktikant/in als:

- **Assistenz des Vorstands** für die Dauer von **sechs Monaten**. Arbeitsbeginn ist **Anfang April 2010**. Arbeitsort wird **München** sein. Der/die Praktikant/in wird eng mit der Vereinsgeschäftsstelle in Berlin zusammen arbeiten. Das Praktikum wird je nach Qualifikation und Vorerfahrung mit bis zu **400 Euro** im Monat vergütet. Mögliche **Aufgaben** werden sein: die Mitarbeit bei Vorbereitung, Organisation und Durchführung von Lobby-Gesprächen und Vorträgen, die Organisation von bayernweiten Umweltkonferenzen, die Erledigung von Korrespondenzen, die Pflege der Access-Datenbank, sowie die Recherche und Aufbereitung von Informationen rund um das Thema Ökologische Finanzreform und marktwirtschaftlichen Instrumenten.
- **Assistenz des Geschäftsführers** für die Dauer von **drei Monaten** in unserer Geschäftsstelle in **Berlin**. Arbeitsbeginn ist **Anfang Mai 2010**. **Tätigkeitsschwerpunkte** dieses Praktikums sind Veranstaltungsorganisation, inhaltliche Recherchen rund um die Themen Ökologische Finanzreform und marktwirtschaftliche Instrumente, sowie Unterstützung bei Lobby- und Pressearbeit. Zu den weiteren Aufgabenbereichen zählen die Pflege unserer Access-Datenbank und die gelegentliche Erledigung von Korrespondenzen.
- **Assistenz für Öffentlichkeitsarbeit** für die Dauer von **drei Monaten** in unserer Geschäftsstelle in **Berlin**. Arbeitsbeginn ist **Anfang Mai 2010**. **Tätigkeitsschwerpunkte** dieses Praktikums sind die **redaktionelle Betreuung unseres deutschsprachigen Newsletters „FÖS-News“ und unseres Internet-Auftritts**. Zu den weiteren Aufgabenbereichen zählen die Mitarbeit bei der graphischen und inhaltlichen Pflege unserer Publikationen wie Flyer, Studien oder Powerpoint-Präsentationen.

- **Forschungsassistenten/in** für die Dauer von **drei Monaten** in unserer Geschäftsstelle in **Berlin**. Arbeitsbeginn ist **Ende Juli 2010**. Der Arbeitsschwerpunkt liegt bei diesem Praktikum in der Zuarbeit bei der Erstellung **wissenschaftlicher Studien mit dem Fokus Ressourceneffizienz und Biodiversität**.
- **Europäische/r Projektassistenten/in** für die Dauer von **drei Monaten** in unserer Geschäftsstelle in **Berlin**. Arbeitsbeginn ist **Ende August 2010**. Der **Arbeitsschwerpunkt** liegt bei diesem Praktikum in der organisatorischen, administrativen und inhaltlichen **Unterstützung unseres europäischen Expertennetzwerks Green Budget Europe**.
- **Forschungsassistenten/in** für die Dauer von **drei Monaten** in unserer Geschäftsstelle in **Berlin**. Arbeitsbeginn ist **Ende September 2010**. Der Arbeitsschwerpunkt liegt bei diesem Praktikum in der Zuarbeit bei der Erstellung **wissenschaftlicher Studien mit dem Fokus Energie- und Verkehrspolitik**.

Zusätzlich zu dem Arbeitsschwerpunkt fallen bei allen Praktikumsstellen in Berlin Aufgaben wie die Organisation von Veranstaltungen wie Konferenzen oder Fachgesprächen, die Pflege unserer Access-Datenbank, die Mitarbeit in der Redaktion unseres deutsch- und englischsprachigen Newsletter und die Aktualisierung unserer Homepage an.

Bewerbungen samt Lebenslauf, Foto und aussagefähiger Zeugnisse richten Sie bitte (gerne per E-mail) an die FÖS-Geschäftsstelle. (E-mail: foes@foes.de, Telefon: 030/76 23 991-30)

Leiterin internationale Umweltpolitik (m/w) mit Schwerpunkt Internationaler Klimaschutz

Der BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. sucht ein/e Mitarbeiter/in für das Klima Team befristet ab **01.06.2010** für eine Mutter-schutzvertretung mit der Option einer Elternzeit-vertretung für die Leiterin internationale Umweltpolitik (m/w) mit Schwerpunkt Internationaler Klimaschutz (75% Stelle, entspricht 29 h/Woche). **Bewerbungsschluss ist der 30.03.2010**.

Die ausführliche Stellenausschreibung finden Sie unter: http://www.bund.net/bundnet/ueber_uns/jobs/mitarbeiterin_internationale_umweltpolitik/

Referent/in Mittelasiensprogramm

Die NABU-Bundesgeschäftsstelle in Berlin sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n Referent/in Mittelasiensprogramm. Der Referent/die Referentin koordiniert und betreut die Projekte des NABU in Mittelasien, entwirft Handlungsansätze für die in der NABU- Strategie festgelegten internationalen Ziele und er/sie arbeitet unterstützend mit bei Antragstellungen und der Vorbereitung von erforderlichen Projektunterlagen. Bewerbungsschluss ist der **31. März 2010**. Mehr Informationen finden Sie unter:

<http://www.nabu.de/jobs/Stellenanzeige%20Ref%20Mittelasiens04032010.pdf>

Das Online-Bewerbungsformular ist abrufbar unter

<http://www.nabu.de/modules/spenden/formulare/jobs/mittelasiens.html>

Ökonom (w/m) für das Ecologic Institut

Das Ecologic Institut will sich im ökonomischen Bereich verstärken und sucht dafür **eine/n Ökonom/in mit ausgeprägtem Hang zu quantitativen Methoden**.

Ihr Profil:

- fundierte wissenschaftliche Ausbildung in Wirtschaftswissenschaften oder vergleichbare Ausbildung mit ökonomischem Fokus
 - ausgeprägte analytische Fähigkeiten und praktische Erfahrungen mit quantitativen ökonomischen, ökonometrischen und statistischen Methoden
 - einschlägige Berufserfahrung im Bereich Umweltpolitik und bei der Bearbeitung ökonomischer Fragestellungen
 - Kenntnisse der relevanten nationalen, europäischen und internationalen Politikprozesse, etwa in Fragen des internationalen Handels sowie im Bereich Klima und Energie
 - Erfahrungen mit Projektakquisition auf europäischer und nationaler Ebene
 - verhandlungssichere Englischkenntnisse
 - Bereitschaft zum interdisziplinär Arbeiten
- Mehr Informationen zu möglichen Aufgaben und zur Bewerbung bis zum **6. April 2010** finden Sie unter: <http://ecologic.eu/de/3249>