

Umweltpolitik

Nicht so stark wie früher

Die verschiedenen Aspekte der Umwelt-, Energie- und Klimapolitik sind auch dieses Mal fester Bestandteil der Wahlprogramme zur Bundestagswahl. Neue umweltpolitische Konzepte und Ideen werden allerdings nicht angeboten. Es zeigt sich auch, dass ökologische Themen im Vergleich zu früheren Wahlprogrammen angesichts der wirtschaftlichen Probleme des Landes in den Hintergrund getreten sind. Von daher versuchen die Regierungsparteien, die positiven Beschäftigungseffekte ihrer Umweltpolitik in den Vordergrund zu stellen.

steuer fordern eine Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform und die Reduzierung der Ausnahmen für Großverbraucher. Eine Erhöhung der Mineralölsteuer halten sie hingegen nicht für sinnvoll. Die FDP plädiert für einen Abbau der Ökosteuer. Gegenwärtig sei jedoch die große Steuerreform vorrangig.

Kernenergie. SPD und Grüne wollen den Atomausstieg wie geplant fortführen. Dagegen bezeichnet die Union den Ausstieg aus umweltpolitischer und technologischer Sicht als verheerend und fordert bei Gewährleistung des größtmöglichen Sicherheitsniveaus längere Laufzeiten für die Kraftwerke. Die FDP plädiert dafür, unter Berücksichtigung von Entsorgungs-, Sicherheits-, Versorgungs- und Klimafragen die Option für die künftige Nutzung der Kernenergie offen zu halten.

Erneuerbare Energien. Die Regierungsparteien möchten die erneuerbaren Energien weiterhin unterstützen und ausbauen. Die SPD will die Energieerzeugung aus Biomasse verstärkt fördern. Die Grünen beabsichtigen, ein Gesetz zur Förderung regenerativer Wärmeenergie zu schaffen, Offshore-Windparks ans Netz zu bringen und den Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromproduktion bis 2020 auf 25 Prozent zu steigern. Auch die Union möchte erneuerbare Energien fördern, will aber die zum Teil sehr hohen Subventionen reduzieren. Der Anteil der regenerativen Energien am

Umwelt- und energiepolitische Wahlprogramme: Pro und contra Kernenergie

	SPD	CDU/ CSU	Bündnis 90/ Die Grünen	FDP
Ökosteuer	keine explizite Wahlaussage	keine Aussage	Weiterentwicklung der ökologischen Finanzreform, weniger Ausnahmen für Großverbraucher	Abbau der Ökosteuer, aber Vorrang der großen Steuerreform
Kernenergie	Festhalten am Atomausstieg	längere Laufzeiten der Kernkraftwerke, geordnete Entsorgung	Fortführung des Atomausstiegs	Option für Nutzung der Kernenergie offen halten
Erneuerbare Energien	weitere Förderung	weitere Förderung, weniger Subventionen	weitere Förderung	marktwirtschaftliche Modelle statt Erneuerbare-Energien-Gesetz

Quelle: IW-Zusammenstellung

© Deutscher Institut-Verlag 2005

Die Aufnahme von umwelt- und nachhaltigkeitsbezogenen Themen in die Wahlprogramme erfolgt auf unterschiedliche Art und Weise. Abgesehen von dem ungleichmäßigen „Umweltanteil“ im Gesamtwahlprogramm der Parteien und den verwendeten Begriffen unterscheiden sich die Umweltprogramme erwartungsgemäß auch inhaltlich:

Ökosteuer. Während sich die SPD in der vergangenen Wahlperiode für die Ökosteuer stark gemacht hatte, nimmt sie das Thema diesmal nicht in ihr Wahlprogramm auf. Sie erwähnt lediglich, dass in ihrer Regierungsverantwortung die ökologische Steuerreform durchgesetzt wurde. Das Wahlprogramm von CDU/CSU beinhaltet keine Aussage zu diesem Thema. Im Vorfeld des Wahlprogramms wurde jedoch diskutiert, die Ökosteuer zunächst noch beizubehalten, auch wenn die CDU/CSU sie langfristig abschaffen möchte. Bündnis 90/Die Grünen als Verfechter der Öko-

gesamten deutschen Stromverbrauch soll laut CDU/CSU-Wahlprogramm mindestens 12,5 Prozent erreichen. Die Liberalen fordern in der Energiepolitik eine Weiterentwicklung der Nutzung von erneuerbaren Energien, einen konsequenten Abbau von staatlichen Regulierungen und Subventionen sowie mehr Wettbewerb und die Ersetzung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes durch ein „Modell marktwirtschaftlicher Förderung durch Mengensteuerung“.

- Umweltpolitik
- Umweltthemen
- Recyclingpass
- Webtipp – Betrieblicher Umweltschutz
- Feinstaub
- Verkehrspolitik
- Umweltrat

Umweltthemen

Zu feiner Staub

Der Feinstaub war das beherrschende Umweltthema im zweiten Quartal 2005. Für das Überschreiten der EU-Grenzwerte wurde der Verkehr haftbar gemacht – er führte die Rangreihe der Umweltthemen mit großer Deutlichkeit an. Über alle Themenbereiche hinweg sank die Anzahl der ausgewerteten Artikel gegenüber dem „Tsunami-Quartal“ um fast ein Viertel auf 304 Beiträge.

Mit unterschiedlichem Erfolg klagten Einwohner verschiedener deutscher Großstädte gegen die gemessenen Feinstaubkonzentrationen, die in den ersten Monaten des Jahres die vorgegebenen Grenzwerte häufiger überschritten als es die neue EU-Richtlinie erlaubt. Im Straßenverkehr sah die Umweltpresse den entscheidenden Verursacher für die Schwebepartikel. Die Maßnahmen zur Lösung dieses Problems sollten nach den Vorstellungen der Journalisten hier ansetzen. (Siehe hierzu den Bericht auf der nächsten Seite.)

Ergänzt wurde die Diskussion im Themenbereich Verkehr durch die mittlerweile eingeführte Maut für schwere Lkws. Dabei wurde unter anderem darüber gestritten, ob sich das Mautprellen wegen einer zu geringen Kontrolldichte rechne. Weitere Berichte beschäftigten sich mit neuen, besonders schweren Lkws: Fahrzeuge bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht könnten in Zukunft auf der Straße zu finden sein.

In der Umweltpresse wurde eingehend diskutiert, wie sich der für wahrscheinlich gehaltene Regierungswechsel in Berlin auf Windenergie und Co. auswirkt (siehe erste Seite). Die alternativen Energien verlassen zurzeit ihre

ökologische Nische: einerseits gibt es Interessensbekundungen aus China, andererseits wurden entsprechende Geschäftsfelder bei den etablierten Energiekonzernen eingerichtet. Manche neue technische Idee wird von der Presse wie ein Geheimtipp behandelt.

Unerwartet schnelle Fortschritte macht die Stammzellenforschung. Allen voran gehen hierbei Forscher aus Südkorea. Etwas geringere Aufmerksamkeit innerhalb des Themenbereichs der Bio- und Gentechnologie fanden Lücken bei der Kontrolle gentechnisch veränderte Maissaaten. Die Produktkritik befasste sich erneut mit Nahrungsmitteln und mit Erzeugnissen zur Körperpflege.

Viele Meldungen gab es im Bereich der Klimaforschung, die vermehrt eine historische Perspektive einnahm. Aktuelle Hintergründe hatten hingegen Berichte über den an der Leipziger Energiebörse zuletzt erreichten Preis von über 25 Euro für die Emission einer Tonne CO₂.

In der breiten Themenpalette des Tier- und Artenschutzes wurde das Jagdrecht unter die Lupe genommen. Ein anderer Blick richtete sich auf die Nistplätze heimischer Vogelarten. Die Chemie geriet beim Thema Umwelt und Gesundheit in die Kritik. Ihr wird vorgeworfen, Berufskrankheiten etwa bei Landwirten und bei Reinigungskräften zu verursachen.



Buchtipps – Recyclingpass

Im Beuth-Verlag des Deutschen Instituts für Normung ist eine öffentlich verfügbare Spezifikation (Publicly Available Specification, PAS)

erschienen, welche einen Standard für einen Recyclingpass beschreibt. Mit seiner Hilfe können Hersteller der Elektronikindustrie Produktinformationen an Recyclingunternehmen übermitteln und dadurch ihren Verpflichtungen aus dem „Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten“ (ElektroG) nachkommen. Sie ermöglichen damit ein effizientes Recycling. Das Vorgehen wird in zwei Anhängen am Beispiel eines Geräts der Agfa-Gevaert AG erläutert.

Übermittlung recyclingrelevanter Produktinformationen zwischen Herstellern und Recyclingunternehmen – Der Recyclingpass, PAS 1049:2004-12, Berlin 2004

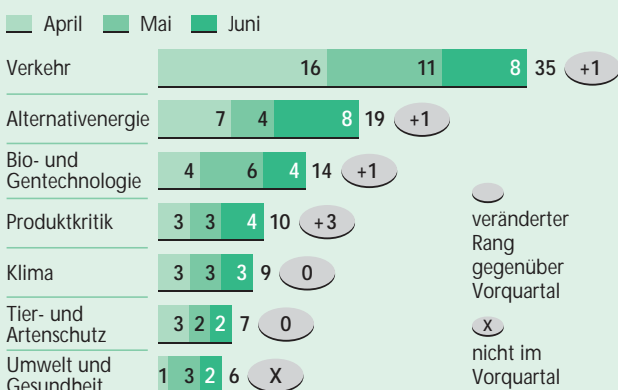
Internetplattform zum betrieblichen Umweltschutz

Eine branchenspezifische Internetplattform zum betrieblichen Umweltschutz wurde Mitte Juli vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg ins Netz gestellt. Die Plattform enthält für sechs Branchen praxisnahe Informationen zur Kostensenkung durch Umweltschutzmaßnahmen sowie Erläuterungen zu wichtigen Gesetzestexten.

www.umweltschutz-bw.de

Themenbarometer

Das Themenbarometer dokumentiert die Themenfelder, die in einschlägigen Printmedien überdurchschnittlich häufig behandelt werden. Die Häufigkeit der Nennungen wird in Prozentpunkten ausgewiesen und in eine Rangfolge gebracht.



Zeitraum: April bis Juni 2005; ausgewählte Printmedien: Bild der Wissenschaft, Der Spiegel, Die Zeit, Focus, GreenpeaceMagazin, natur+kosmos, Naturschutz heute, Öko-Test-Magazin, Spektrum der Wissenschaft, Stern, VDI-Nachrichten; Quelle: UMEDIA

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

Feinstaub

Die Aufregung verfliegt

Es ist ruhig geworden um das Thema Feinstaub, das zu Ostern noch die Schlagzeilen dominierte. In Deutschland hatte sich die Feinstaubdiskussion weitgehend auf die Frage des Partikelfilters in Dieselfahrzeugen verengt. Erst in den letzten Monaten kam eine unaufgeregttere Berichterstattung auf, die sich auch mit den kritischen Aspekten der neuen Grenzwerte auseinandersetzt, wie etwa der hohen Abhängigkeit der gemessenen Feinstaubkonzentration von aktuellen Wetterlagen. Auf der politischen Ebene kommt es nun zu einer Folgediskussion über die Ausgestaltung einer steuerlichen Förderung von Partikelfiltern, die nach dem Vorschlag der Bundesregierung aus dem Aufkommen der Kfz-Steuer finanziert werden soll, die jedoch den Bundesländern zusteht.

Auch die anderen EU-Mitglieder haben mit den Auswirkungen der Umgebungsluftrichtlinie und den dort festgelegten strengen Grenzwerten zu kämpfen. So erließ beispielsweise der oberste Gerichtshof der Niederlande eine Vorschrift, nach der im Falle einer Grenzwertüberschreitung sämtliche Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen einzustellen sind, was in 55 Gemeinden zu einem faktischen Bauverbot führt. Solche massiven Eingriffe könnten vielleicht vermieden werden, wenn man sich an pragmatischeren Maßnahmen wie etwa der Neuorganisation der City-Logistik versuchen würde, wie sie auf europäischer Ebene beispielsweise im Rahmen des Bestufs II-Netzwerkes erprobt wird.

 www.bestufs.net

Verkehrspolitik

Im Wahlprogramm klein geschrieben

In den letzten Jahren haben verkehrspolitische und verkehrsbezogene Themen einen relativ großen Anteil der öffentlichen Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Leider war diese Aufmerksamkeit zumeist die Folge von Skandalen und nicht von wegweisenden Entscheidungen oder Erfolgen. So zeigten die Schwierigkeiten bei der Einführung der Lkw-Maut, aber auch die Feinstaubdebatte dieses Jahres oder der bereits nach einem Jahr obsolet gewordene Bundesverkehrswegeplan die Schwächen der aktuellen Verkehrspolitik. In der nächsten Legislaturperiode werden die Herausforderungen an die deutsche Verkehrspolitik keines-

wegs kleiner. Trotz der Einnahmen aus der Maut fehlen jedes Jahr mehrere Milliarden Euro für die Verkehrsinfrastruktur, so dass zurzeit nicht einmal der Substanzerhalt geleistet werden kann. Im Schienenverkehr steht eine Entscheidung über die Trennung von Transportunternehmen und Infrastruktur an.

In den Wahlprogrammen der Parteien findet die Verkehrspolitik dennoch nur wenig Beachtung. So macht das Wahlmanifest der SPD gerade einmal zwei konkrete Aussagen zum Verkehr: Das Planungsrecht soll nach dem Vorbild der derzeit nur in Ostdeutschland geltenden Sonderregeln vereinfacht werden. Ferner sollen in den nächsten vier Jahren 2 Milliarden Euro zusätzlich in die Infrastruktur investiert werden. Ansonsten fehlen Antworten auf die drängenden Fragen der Verkehrspolitik.

Die CDU widmet dem Thema Verkehr deutlich mehr Raum. Sie stimmt mit der SPD beim Ziel der Planungsvereinfachung überein und will die Lkw-Maut ohne Umweg über den Bundeshaushalt in die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft lenken. Zudem findet sich ein klares Bekenntnis zum Wettbewerb auf der Schiene, wobei die CDU anscheinend auf eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb setzt. Konkrete Aussagen zu den Investitionsvolumina fehlen hingegen.

Bündnis90/Die Grünen bleiben ihren bisherigen verkehrspolitischen Leitbildern treu, die vor allem auf Verkehrsvermeidung und -verlagerung setzen. Konkrete Aussagen zur Finanzierung fehlen jedoch weitgehend. Die Investitionsmittel sollen je zur Hälfte auf Straße und Schiene verteilt werden – ob das angesichts eines Anteils der Straße von fast 90 Prozent am Personenverkehr sinnvoll ist, bleibt dahingestellt. Positiv fällt auf, dass sich die Grünen recht klar zur Zukunft der Bahn positionieren, wo auch sie eine Trennungslösung anstreben.

Das Wahlprogramm der FDP betont die besondere Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur – und insbesondere der Straße – für den Standort Deutschland. Um die heutigen Missstände zu beseitigen, will die FDP Public-Private-Partnership-Modelle im Verkehrswegebau nach Kräften fördern. Im Schienenverkehr findet sich ein klares Bekenntnis zur Trennung von Netz und Transportunternehmen und damit zu mehr Wettbewerb. Leider bleibt auch die FDP unkonkret, wenn es zur Frage der Infrastruktur-Finanzierung kommt.

Aufgrund der vorliegenden Programmaussagen besteht die Hoffnung, dass in der nächsten Legislaturperiode zumindest in zwei Fragen eine Entscheidung herbeigeführt werden kann, nämlich bezüglich der Planungsvereinfachung und der Fortführung der Bahnreform. Eine Antwort auf die wahrscheinlich entscheidende Frage nach der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bleiben hingegen alle Parteien schuldig.

Umweltrat

Sondergutachten Verkehr

Vor wenigen Wochen hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) sein Sondergutachten zum Straßenverkehr mit dem Titel „Umwelt und Straßenverkehr: Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr“ veröffentlicht. Beim SRU handelt es sich um ein wissenschaftliches Beratergremium der Bundesregierung, welches erstmals 1972 berufen wurde, um die Umweltsituation in Deutschland periodisch zu begutachten und um auf umweltpolitische Fehlentwicklungen aufmerksam zu machen. Das gut 600 Seiten starke Sondergutachten steht in der Nachfolge von ähnlich gelagerten Publikationen aus den Jahren 1973 und 1994 und stellt damit die dritte Veröffentlichung des SRU dar, die sich exklusiv mit dem Straßenverkehr beschäftigt. Der Gesamttext ist ebenso wie eine sehr kurz gehaltene Eckpunktesammlung im Internetauftritt des SRU verfügbar.

Das Gutachten setzt sich umfassend mit den Aspekten Verkehrssicherheit, Verkehrslärm, Luftverschmutzung, Verluste an Natur und Landschaft sowie den Klimafolgen des Straßenverkehrs auseinander. Obwohl der SRU in Teilbereichen dem Straßenverkehr durchaus Fortschritte attestiert, hält er im Fazit weiterhin „unzumutbar hohe Umwelt- und Gesundheitsfolgen des Verkehrs“ für gegeben und fordert zum Teil drastische ordnungspolitische, raumplanerische und fiskalische Gegenmaßnahmen, welche den Rahmen für eine neuorientierte Mobilitätspolitik eröffnen sollen.

Zur Definition einer solchen Politik setzt sich der SRU äußerst anspruchsvolle Ziele für die oben genannten Teilaspekte, wie etwa die Halbierung der Verkehrstoten bis 2015 oder eine Senkung des CO₂-Ausstoßes im Straßenverkehr um bis zu 55 Prozent bis 2050. Um diese Ziele zu erreichen, schlägt der SRU umfassende Maßnahmenbündel in den Bereichen Fahrzeug, Verkehrs- und Raumplanung, Verkehrslenkung und verkehrserzeugende Anreize vor.

Wie ambitioniert die Ziele sind, zeigt sich beispielsweise an den Überlegungen des SRU zur fahrzeugseitigen Reduktion von CO₂-Emissionen. Hier setzt der Rat auf ein breit gefächertes Instrumentarium, da ihm der Versuch, den Ausstoß an Klimagasen allein über das bestehende Instrument der Mineralölsteuer auf das gewünschte Niveau zu reduzieren, als politisch nicht durchsetzbar erscheint. Dieser Einschätzung kann nur zugestimmt werden, da der SRU auf Basis bestehender Preiselastizitäten eine zur Zielerreichung notwendige Preissteigerung von 10 Cent pro Jahr bis 2040 errechnet – das entspräche dann einem nominalen Benzinpreis von etwa 4,70 Euro pro Liter. Um eine ähnliche CO₂-Reduktion dennoch zu erreichen, will der SRU bei Fahrzeugherstellern und Autofahrern gleichermaßen

Ben ansetzen. So sollen die Hersteller in den Handel mit Emissionsrechten einbezogen werden, wobei der Hersteller Emissionszertifikate für die gesamte Betriebsdauer seines Produktes vorhalten muss. Die Zuteilung einer kostenlosen Erstausrüstung soll auf Basis der spezifischen CO₂-Emissionen der in den letzten drei Jahren abgesetzten Fahrzeuge erfolgen, die mit deren geschätzten Gesamtfahrleistungen multipliziert wird. Diese Ausstattung will der SRU dann jedes Jahr um 6 Prozent abschmelzen, um bis 2012 bei Neuwagen auf eine durchschnittliche Emissionsmenge von 100 Gramm CO₂ pro Kilometer zu kommen. Ein Hersteller, der es nicht schafft, jedes Jahr neue Modelle mit 6 Prozent weniger Treibstoffverbrauch auf den Markt zu bringen, oder schlicht seinen Absatz erhöht, wäre somit gezwungen, Zertifikate nachzukaufen. Zeitgleich soll die Ökosteuer jedes Jahr erhöht werden, damit der vom SRU erwartete Minderverbrauch von Neuwagen nicht zu Kosteneinsparungen bei den Autofahrern führt. Zudem soll die Kfz-Steuer auf CO₂-Emissionen als Bemessungsgrundlage umgestellt werden. Der Tarif soll dabei progressiv gestaltet, die Steuer beim Kauf eines Neuwagens für fünf Jahre im Voraus entrichtet werden. Diese Regelung soll vor allem den Kauf von größeren Fahrzeugen möglichst stark verteuern.

Ein weiteres wichtiges Aktionsfeld sieht der SRU in einer Drosselung der Verkehrsströme. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt er auf eine Kombination von ordnungsrechtlichen Maßnahmen, wie etwa einem Tempolimit von zunächst einmal 130 km/h auf Autobahnen, und fiskalischen Maßnahmen, insbesondere einer Erhöhung von Ökosteuer und Lkw-Maut. Auch von Telematik und Informationstechnologie erwartet der Rat Beiträge zur Verkehrsvermeidung. In eine ähnliche Richtung zielt der angedachte Abbau von potenziell verkehrserzeugenden Anreizen in anderen Politikbereichen. Hinter dieser Formulierung versteckt sich die Forderung nach einer umfassenden Neuausrichtung von Steuer-, Wirtschafts-, Agrar- und Raumstrukturpolitik. Unter die zugehörigen Maßnahmen fallen unter anderem eine Streichung von Eigenheimzulage und Pendlerpauschale oder eine Neuausrichtung der EU-Struktur- und Agrarhilfen auf verkehrssparende Projekte.

Im Gegensatz zu der ausgefeilten ökologischen Argumentation kommt die ökonomische Diskussion in dem Gutachten deutlich zu kurz. Die Folgen der angedachten Verteuerungen von Anschaffung und Betrieb der Kfz kann gerade im Automobilland Deutschland einschneidende Wirkungen haben, vor allem da die Stoßrichtung der Vorschläge recht eindeutig gegen die Marktsegmente gerichtet ist, in denen die deutschen Hersteller stark vertreten sind. Auch die Auswirkungen auf die stark arbeitsteilig ausgerichtete Wirtschaftsstruktur werden kaum behandelt.

 www.umweltrat.de