

Entschließungsantrag

**der Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige, Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zur Abgabe einer Erklärung der Bundesregierung
Vorbereitung der VN-Konferenz „Umwelt und Entwicklung“ vom 3. bis 14. Juni 1992
in Rio de Janeiro**

Der Bundestag wolle beschließen:

I.

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die drohende Klimakatastrophe wird im Mittelpunkt der weltweiten Umweltpolitik der nächsten Jahre stehen. In den Klima- veränderungen bündeln sich die Fehlentwicklungen des bis- herigen Wirtschaftens der Industriegesellschaften. Hinter den Spurengasen Kohlendioxid, FCKW, Methan oder Distickstoff- oxid verbirgt sich nämlich nichts anderes als die materielle Grundlage unserer heutigen Lebensweise: Von einem extrem hohen Pro-Kopf-Energieverbrauch, über die exzessive Auto- mobilität, von der Chemisierung nahezu sämtlicher Lebensbe- reiche über die Agrarindustrie zum ungebremsten Wachstum der Müllberge, von der schrankenlosen Ausplünderung der natürlichen Ressourcen bis hin zur Ausbeutung der Menschen in der sogenannten Dritten Welt.

Bei der Bekämpfung der Klimakatastrophe stehen nicht mehr einzelne Auswüchse der Industriegesellschaften zur Debatte, sondern die Grundlagen unseres Produzierens und Konsumie- rens. Gegen Treibhauseffekt und Ozonloch greifen die übli- chen Filter- und Reparaturtechnologien nicht.

Maßnahmen gegen die Klimakatastrophe bedürfen massiver nationaler und globaler Anstrengungen. Die Industriestaaten tragen dabei eine besondere Verantwortung: Sie müssen eine Vorreiterrolle übernehmen hinsichtlich einer drastischen Redu- zierung der CO₂-Produktion und sie müssen dazu beitragen, daß eigene Erfolge nicht durch ungenügende Möglichkeiten in den Staaten der sogenannten Dritten Welt wieder zunichte ge- macht werden. Hocheffiziente Technologien sind nur dann von globalem Nutzen, wenn sie überall, schnell und kostengünstig eingesetzt werden. Das Abholzen der tropischen Regenwälder

wird nur dann ein Ende finden, wenn die Menschen dort auf anderem Wege ihre Existenzgrundlagen sichern können. Nur durch Schuldenerlasse, humanitäre Hilfsprogramme, kostenlose Technologietransfers und einer auf Gerechtigkeit beruhenden Weltwirtschaftsordnung können die Länder der sogenannten Dritten Welt, aber auch die osteuropäischen Staaten in die Lage versetzt werden, gleichberechtigt und wirkungsvoll an der Lösung der Klimaprobleme mitzuwirken.

2. Anfang Juni 1992 wird auf der VN-Konferenz über Umwelt und Entwicklung (UNCED) in Rio de Janeiro die Diskussion um eine weltweite Antwort gegen den drohenden Klimakollaps eine bedeutende Rolle spielen. Es zeichnet sich jedoch ab, daß die Länder dieser Welt sich nicht auf eine für alle verbindliche und zugleich wirksame Klimaschutz-Konvention einigen werden, obwohl als ursprüngliches Ziel der UNCED die Konkretisierung des 1988 in Toronto beschlossenen weltweiten CO₂-Reduktionsziels von 20 % bis zum Jahr 2005 galt. Bislang haben sich erst wenige Staaten auf ein Reduktionsziel in dieser Größenordnung festgelegt, darunter die Bundesrepublik Deutschland.

Die Europäische Gemeinschaft, die EFTA sowie Japan und Australien haben sich immerhin auf eine Stabilisierung der CO₂-Freisetzung bis zum Jahr 2000 geeinigt. Auf der anderen Seite stehen die USA als größter CO₂-Emittent der Welt, die bisher jede verbindliche Festlegung verweigern. Auch die Industriestaaten des ehemaligen Ostblocks sahen sich bisher nicht in der Lage, über CO₂-Reduktionsziele zu entscheiden.

Die Industrieländer des Nordens sind bei einem Anteil von rund einem Fünftel der Weltbevölkerung für ca. 80 % der jährlichen CO₂-Freisetzung verantwortlich, allein die alte Bundesrepublik Deutschland verursacht bei einem Bevölkerungsanteil von etwa 1,6 % rund 5 % des globalen CO₂-Ausstoßes. Daher ist es für die Länder der sogenannten Dritten Welt als Hauptleidtragende der globalen Erwärmung naheliegend, vorrangig vom Norden konkrete Maßnahmen zur weltweiten CO₂-Minderung zu fordern.

Schon die bloße Stabilisierung des CO₂-Gehaltes der Erdatmosphäre in den nächsten Jahrzehnten erfordert nach den Ergebnissen der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2050 auf ein Fünftel der heutigen Menge. Die Dimension der Anforderungen an eine erfolgsorientierte Klimaschutzpolitik in der Bundesrepublik Deutschland wird deutlich. Ohne tiefgreifende strukturelle Veränderungen von Produktions- und Konsumgewohnheiten kann die Bundesrepublik Deutschland keinen ausreichenden Beitrag zur Abwehr des Klimakollapses leisten.

Dabei geht es kurzfristig vor allem um eine tiefgreifende Wende der Energie- und Verkehrspolitik in den Industriestaaten. Mittelfristig ist eine strukturelle Anpassung des marktwirt-

schaftlichen Systems an die neuen Herausforderungen unumgänglich. Vorrangig in den Industriestaaten des Nordens heißt es Abschied nehmen vom ehernen Grundsatz des ungebremsten, undifferenzierten wirtschaftlichen Wachstums. Dabei bedarf das Stabilitäts- und Wachstumsgesetz der Bundesrepublik Deutschland ebenso einer Neufassung, wie großangelegte Veränderungen des Steuersystems mit dem Ziel einer ökologischen Steuerreform heute in die Wege geleitet werden müssen.

3. Die Bundesregierung hat im Juni und November 1990 das ehrgeizigste CO₂-Reduktionsziel aller Industriestaaten formuliert. Bis zum Jahr 2005 sollen die energiebedingten CO₂-Emissionen – bezogen auf die alte Bundesrepublik Deutschland – um 25 bis 30 % im Vergleich zum Ausstoß des Referenzjahres 1987 vermindert werden. Für die neuen Bundesländer wurde eine noch wesentlich höhere Minderungsvorgabe festgelegt.

Diesem richtungsweisenden Ziel der Bundesregierung folgten bis heute keine hinreichenden Taten – im Gegenteil. Mit dem am 11. Dezember 1991 verabschiedeten energiepolitischen Konzept für das vereinte Deutschland verhindert die Bundesregierung die Erreichung der selbstgesteckten Vorgaben. Mit dem Festhalten an der „Option Kernenergie“ dokumentiert die Bundesregierung ihren Unwillen, an den bestehenden ineffizienten Strukturen des Energiesystems Grundsätzliches zu ändern. Gleichzeitig will die Bundesregierung auf der Grundlage des ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplans (GVWP) mit forciertem Straßenbau zum weiteren Wachstum des Kfz-Verkehrs beitragen.

Eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 25 bis 30 % bis zum Jahr 2005 (und mehr darüber hinaus) wird ohne die Anbahnung eines tiefgreifenden Strukturwandels im Verkehrs- und Energiebereich nicht gelingen. Die Größenordnungen der notwendigen Veränderungen für Wirtschaft und Gesellschaft verlangen heute ein aufrüttelndes Signal. Nur ein deutliches Sofortprogramm Klimaschutz, das vor allem Energiesystem und Verkehrswesen umfaßt, gibt den dezentralen Akteuren – Unternehmen, Behörden, Verbänden und Bürgern – auch die psychologische Unterstützung, offensiv das eigene Verhalten zu ändern.

II.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

A. *Energiepolitik*

1. Ein Energiekonzept vorzulegen, das zu einer Effizienzrevolution des Energiesystems führt und auf den Grundstrategien drastische Energieeinsparung, rationelle Energieverwendung und -bereitstellung und der beschleunigten Anwendung regenerativer Energieträger beruht.
2. Den schnellstmöglichen Ausstieg aus der Atomenergie durch Vorlage eines Atomenergieabwicklungsgesetzes in die Wege zu leiten, um so den Strukturwandel hin zu einer umwelt- und

sozialverträglichen dezentralen Energieversorgungsstruktur zu fördern.

3. Eine ordnungsrechtliche Neuorientierung vorzunehmen, die folgende Bausteine umfaßt:
 - a) Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes mit den Komponenten
 - Einführung eines gesamtwirtschaftlichen Least-Cost-Planning (LCP) als Grundprinzip der Energiewirtschaft,
 - Verpflichtung der Energieunternehmen (EVU/EDU) zur Vorlage von LCP-Plänen bei Genehmigungsanträgen für Anlagen,
 - Verbesserung der Voraussetzung zur Umwandlung von Energieversorgungs- in Energiedienstleistungsunternehmen,
 - Erleichterung der Rekommunalisierung der Energieversorgung zugunsten dezentraler Erzeugnisstrukturen und
 - Einführung eines linearen und zeitvariablen Tarifs für eine ökologisch sinnvolle Tarifgestaltung;
 - b) Sofortige Annullierung des Stromvertrags in den neuen Bundesländern sowie fachliche, administrative und finanzielle Unterstützung der Kommunen in Ostdeutschland beim Aufbau eigenständiger Energiedienstleistungsunternehmen;
 - c) Novellierung des Stromeinspeisungsgesetzes dahin gehend, daß Strom aus Kraft-Wärme-Kopplung auf Basis von Kohle und/oder Erdgas von den Elektrizitätsversorgungsunternehmen unter der Berücksichtigung der langfristigen Grenzkosten von Kondensationskraftwerken einschließlich externer Kosten abzunehmen und zu vergüten ist, wobei anfangs eine Vergütung von mindestens 75 % des Durchschnittserlöses an die Letztverbraucher anzusetzen ist (siehe Drucksache 12/1305);
 - d) Novellierung der Wärmeschutzverordnung dahin gehend, daß die rationelle Energienutzung für Raumwärme im Neubau so festgeschrieben wird, daß bis 1997 die Verbrauchswerte auf etwa 40 % des heutigen Verbrauchs neuer Gebäude (Niedrigenergiehaus-Standard nach schwedischem Vorbild) in zwei Zeitstufen gesenkt werden.
4. Durch die Einführung einer stufenweise steigenden Primärenergieabgabe auf alle fossilen Energieträger und die Kernenergie wirksame Anreize zur Umgestaltung der Energiewirtschaft zu schaffen. Die Höhe der Abgabe wird anfangs auf 5 DM/GJ für Brennstoffe bzw. 4 Pfennig/kWh für Strom aus Atomkraftwerken festgelegt und ist in den Jahren 1996 und 2000 zu erhöhen. Das Aufkommen der Abgabe – ca. 60 Mrd. DM (50 Mrd. alte Länder/10 Mrd. neue Länder) – fließt zur Hälfte in ein nationales Förderprogramm Klimaschutz, zu einem Drittel in einen zukünftigen globalen Klimaschutzfonds der Vereinten Nationen und wird zu einem Sechstel für die Gebäude- und Altlastensanierung der neuen Bundesländer eingesetzt.

5. Das nationale Förderprogramm Klimaschutz soll die folgenden Elemente enthalten:

- a) die Förderung kommunaler Energie- und Verkehrskonzepte sowie der Sanierungskonzepte öffentlicher Einrichtungen,
- b) Einführung eines Marktdurchdringungsprogramms für Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) auch auf Basis von Kohle und/oder Erdgas durch ein finanzielles Förderprogramm zum forcierten Ausbau von Nah- und Fernwärmeversorgung,
- c) ein Markteinführungsprogramm für regenerative Energien, das Fördermittel in Höhe von ca. 5 Mrd. DM pro Jahr für Investitionen mit dem Ziel der Kostensenkung und Standardisierung, Aus- und Weiterbildung, Beratung sowie beschleunigte Ausbreitung der Anwendung erhält,
- d) Investitionshilfen für Wärmedämm-Maßnahmen an öffentlichen und privaten Gebäuden und für die rationelle Nutzung der Elektrizität,
- e) Aufbau eines Marktes für Vor-Ort-Beratung und Projektfinanzierung,
- f) Auflegung gezielter Einsparprogramme zur Energiekostensenkung von Mietern und Haushalten mit unterdurchschnittlichem Einkommen,
- g) Unterstützung von Forschung, Entwicklung, Pilot- und Demonstrationsvorhaben für neue Energietechniken und Organisationsformen,
- h) Förderung von Aus- und Weiterbildung von Ingenieuren, Architekten, Handwerkern sowie von Ökonomen, Juristen und Verwaltungsfachleuten in bezug auf eine ökologische Energiewirtschaft.

B. Verkehrspolitik

1. In einem abgestuften Verfahren gemeinsam mit den Bundesländern, den Kommunen sowie den Umwelt- und Naturschutzverbänden ein integriertes Verkehrskonzept zu erarbeiten und bis zum 31. Dezember 1992 vorzulegen. Priorität hat dabei die Verkehrsvermeidung und die Verkehrsverlagerung sowie die Abstimmung der Verkehrsträger untereinander. Dem Ausbau und der Modernisierung der Schienenwege ist gegenüber dem Fernstraßenaus- und -neubau eindeutig Vorrang zu geben.
2. Den Entwurf des gesamtdeutschen Verkehrswegeplans (GVWP) zurückzunehmen und einen neuen Entwurf auf der Grundlage dieses integrierten Verkehrskonzeptes sowie der Erkenntnisse der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ zu erstellen.
3. Die im Entwurf des GVWP vorgesehenen Vorhaben zum Fernstraßenaus- und -neubau in den westlichen Bundesländern grundsätzlich zu stoppen sowie entsprechende Vorhaben in den neuen Bundesländern drastisch zu reduzieren. Die dafür veranschlagten Finanzmittel sind für die Verbesserung der Schieneninfrastruktur zu verwenden.

4. Unverzüglich ein generelles Tempolimit für Pkw von 100 km/h (Lkw 80 km/h) auf Autobahnen, 80 km/h (Lkw 60 km/h) auf Bundes- und Landstraßen sowie von 30 km/h (auf reinen Durchgangsstraßen in Ausnahmefällen 50 km/h) innerorts einzuführen. Gleichzeitig sind die Überwachung der Geschwindigkeiten zu verbessern sowie fühlbare Restriktionen bei Verstößen festzusetzen.
5. Eine Flottenverbrauchsregelung einzuführen, die eine Absenkung des durchschnittlichen Verbrauchs der verkauften Pkw-/Lkw-Flotte eines Herstellers um 50 % für Pkw bzw. um 25 % für Lkw bis zum Jahr 2005 festschreibt. Für Hersteller, die die festgesetzten Normen überschreiten, ist diese Regelung mit einer empfindlichen Abgabe zu koppeln.
6. Durchführung eines von Bund, Ländern und Kommunen gemeinsam zu tragenden Programms zur Steigerung der Attraktivität der Bahn und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) insbesondere auch in der Fläche. Die Finanzierung dieses Programms erfolgt durch eine spürbare und stufenweise Anhebung der Mineralölsteuer, beginnend mit einer Erhöhung am 1. Januar 1993 um 0,50 DM. Für einen Übergangszeitraum wird ein Teil dieser Einnahmen für einen Härteausgleich verwandt, z. B. für Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Regionen, die noch nicht über eine hinreichende ÖPNV-Struktur verfügen.
7. Einführung einer Schwerverkehrsabgabe, die auch die ökologischen Folgekosten des Gütertransportes auf der Straße berücksichtigt.

Berlin, den 19. Mai 1992

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe

Begründung

Auf den Industriegesellschaften lastet heute die schwere Verantwortung, ein vorbildliches Modell für die globale Entwicklung sein zu müssen. Wird dieser Maßstab akzeptiert, der sich aus der Ausstrahlungskraft des industriellen Entwicklungsmodells fast naturwüchsig ergibt, dann steht in sämtlichen Staaten der Nordhemisphäre ein tiefgreifender ökologischer Strukturwandel an. In keinem Industriestaat der Erde nämlich existiert heute ein Zustand, der globalisierbar, d. h. auf die gesamte Welt übertragbar wäre. Würden sich alle Nationen der Welt einen stofflichen und energetischen Umsatz leisten, wie es die Staaten des Nordens tun, würde das Ökosystem Erde innerhalb weniger Jahrzehnte kollabieren.

Heute gibt es nahezu keine Anzeichen dafür, daß die prosperierenden Industriegesellschaften „des Westens“ oder die kollabierenden Industriegesellschaften „des Ostens“ die Notwendigkeit eines tiefgreifenden ökologischen Strukturwandels akzeptieren,

geschweige denn ihn eingeleitet hätten. Dies zeigt sich exemplarisch an der Art und Weise, wie die Bundesregierung ihr selbst gestecktes CO₂-Minderungsziel vom November 1990 um 25 % bis 30 % bis zum Jahr 2005, bezogen auf das Emissionsvolumen des Jahres 1987, nicht umsetzt. Zwei Jahre nach dem ersten Beschluß der Bundesregierung sieht die Bilanz mehr als schlecht aus. Seit Herbst 1990 vergab die Bundesregierung in den meisten Handlungsfeldern lediglich Prüfaufträge. Dadurch ist wertvolle Zeit verlorengegangen.

Zugleich hat die Bundesregierung ihre eigenen Bemühungen zum Klimaschutz am 11. Dezember 1991 mit der Verabschiedung des vom Bundesministerium für Wirtschaft erarbeiteten energiepolitischen Konzepts für das vereinte Deutschland konterkariert. In diesem Konzept wird davon ausgegangen, daß der Energieverbrauch der gesamten Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2010 unverändert wie 1990 500 Mio. Tonnen SKE betragen und daß die Kohlendioxidfreisetzung nur um 11 % abgenommen haben werde. Das Bundesministerium für Wirtschaft stützt sich dabei ungeniert auf die Prognosen der Energiewirtschaft (z. B. der Esso AG) und die Schützenhilfe von Lobbyisten der unterschiedlichsten Interessenlagen, die es für unrealistisch erklären, das angestrebte CO₂-Minderungsziel zu erreichen. Für die fünf neuen Bundesländer wird auf Grund der dort bislang vorherrschenden ineffizienten Energienutzung sowie wegen des einschneidenden wirtschaftlichen Strukturwandels und der gleichzeitig möglichen ökologischen Modernisierung allgemein eine höhere CO₂-Reduktion für realisierbar gehalten. CO₂-Reduktion im Osten reicht allein jedoch bei weitem nicht aus, um das Reduktionsziel für Gesamtdeutschland zu erreichen. Dazu wäre in den neuen Bundesländern eine Reduktion auf Null erforderlich. Eine Untersuchung unter der Projektleitung des DIW hat gezeigt, daß in Ostdeutschland bis zum Jahr 2005 die CO₂-Emissionen nur etwa 30 bis 40 % niedriger sein werden als im Basisjahr 1987. Die Gefahr ist groß, daß sich die Bundesregierung diese Folge des wirtschaftlichen Zusammenbruchs, den sie selbst verstärkt hat, als Erfolg ihrer Klimaschutzpolitik anrechnet. Statt dessen müßte umgehend die Chance für einen ökologischen Umbau in den neuen Bundesländern genutzt werden, der schon heute durch die vorrangige Einführung effizienter energiesparender Techniken die Weichen für ein langfristig klimaverträglicheres Energie- und Verkehrssystem stellt.

Mit dem Argument, eine Mark, die in die Sanierung der ostdeutschen (osteuropäischen, chinesischen . . .) Energiewirtschaft investiert werde, bringe eine viel höhere Energieeinsparung und CO₂-Minderung als bei Effizienzsteigerung in den alten Bundesländern, wird von seiten der Bundesregierung und der Energiewirtschaft gerne von der eigenen Hinhaltetaktik abgelenkt sowie von der Notwendigkeit gerade auch in den hochtechnisierten Industriestaaten „des Westens“ alle volkswirtschaftlich rentablen Potentiale zur CO₂-Reduktion zu nutzen. Gerade in dieser Hinsicht ist eine Vorreiterrolle des Westens und insbesondere der Bundesrepublik Deutschland nötig. Es genügt nicht, die ressourcenintensive Angebotsenergiewirtschaft des Westens einfach auf

den Osten zu übertragen. Vielmehr muß sowohl im Westen wie im Osten nachgewiesen werden, daß eine umwelt-, klima- und sozialverträgliche „dauerhafte“ Wirtschaftsweise möglich ist, um so der Vorbildfunktion des Nordens für den Süden gerecht zu werden.

Daß globale, über den Preis steuernde Instrumente nicht ausreichen, um die geforderte Reduktion der Kohlendioxidemission zu erreichen, belegen zahlreiche Studien, u. a. auch die Ergebnisse einer vom Fraunhofer-Institut für Systemtechnik und Innovationsforschung und der Prognos AG im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft erstellten Prognose. Danach ist für die alten Bundesländer bis zum Jahr 2010 bei Einführung einer Energiesteuer nur mit einer CO₂-Minderung von 7 % zu rechnen; selbst mit einem demgegenüber um 60 % höheren Ölpreis im Jahr 2010 käme es nur zu einer Minderung der CO₂-Emissionen in Höhe von 11 %. Nur durch ein umfassendes Maßnahmenbündel aus übergreifenden sowie sektor- und zielgruppenspezifischen Instrumenten, wie sie die Klima-Enquete-Kommission in ihrem dritten Bericht vorgeschlagen hat, kann die Vielzahl der Hemmnisse für eine wirksame Klimaschutzpolitik überwunden werden.

Notwendig ist in erster Linie ein neues ökologisches Verkehrskonzept, indem der Verkehrsvermeidung und der Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die Bahn, dem öffentlichen Personennahverkehr und dem nicht-motorisierten Individualverkehr sowie einer drastischen Effizienzsteigerung eines motorisierten Verkehrs Vorrang eingeräumt wird.

Notwendig ist weiterhin eine Richtungsentscheidung der Energiepolitik des Bundes für die effiziente Verwendung und Bereitstellung von Energie und für die regenerativen Energien. Gefordert ist der Umbau der angebotsorientierten Energiewirtschaft in Richtung auf die Strukturen einer nutzungsorientierten „Sonnenergiewirtschaft“:

- weg von der einseitigen betriebswirtschaftlichen Optimierung der Energiebereitstellung mit ihren bedrohlichen Folgen für die Umwelt, die Luftverschmutzung, Risiko atomarer Verseuchung, drohende Klimakatastrophe und ihren geostrategischen Risiken für die internationale Völkergemeinschaft;
- hin zu einer effizienten Sonnenenergiewirtschaft der Zukunft, für die eine risikoarme und gesamtwirtschaftlich optimale Bereitstellung von Energiedienstleistung das Leitziel darstellt.

Die Politik der Bundesregierung muß den Rahmen dafür schaffen, daß die Markteinführung der vorhandenen und eigentlich wirtschaftlichen Einsparpotentiale beschleunigt wird. Zur Befriedigung der Bedürfnisse nach Energiedienstleistungen muß und kann auch in ökonomischer Hinsicht Energie durch Kapital, Know-how und maßvolleres Verhalten ersetzt werden. Hierzu muß ein Markt für Energiedienstleistungen geschaffen und der Substitutionswettbewerb zwischen Energie und Kapital auf diesem Markt funktionsfähig gemacht werden. Es existieren bereits heute umfangreiche wirtschaftliche Potentiale – auf derzeitigem Energiepreisniveau – beim Wärme- und Elektrizitätsverbrauch, beim Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung und selbst beim Einsatz

regenerativer Energien. Die Umsetzung all dieser Potentiale in die Realität ist jedoch heute durch verschiedene Faktoren gehemmt.

Zu diesen Faktoren gehören einerseits ökonomische Hemmnisse. Energiepreise, die nicht an langfristigen Energiekosten orientiert sind und die schon gar nicht die sogenannten externen ökologischen Kosten berücksichtigen. Ökonomische Hemmnisse gibt es vor allem im Verkehrssektor, wo das private Autofahren in doppelter Weise privilegiert und subventioniert wird. Im Gegensatz zur Bahn wird das Straßennetz kostenlos zur Nutzung überlassen, und die extremen sozialen Schäden, wie Unfälle, Lärm, Landschaftsverbrauch, Umweltverschmutzung durch Schadstoffemissionen, werden dem motorisierten Individualverkehr nicht annähernd kostendeckend zugerechnet. Mindestens ebenso bedeutend wie die ökonomischen Hemmnisse sind jedoch vom Energiepreis unabhängige, also nicht ökonomische Hemmnisse vor allem der folgenden Kategorien:

- die organisatorische Trennung von Energienutzung und Energiebereitstellung bedeutet, daß die Energieversorger nur Energie anbieten, nicht Energiedienstleistungen. Die Energieverbraucher – in den meisten Fällen „Laien“ – haben jedoch nicht die Möglichkeit, auf den „gespaltenen“ Märkten für Techniken zur rationellen und effizienten Energienutzung so gut informiert zu sein wie die Energieversorger als „Profis“ über die Techniken zur Energiebereitstellung;
- Investoren und Nutzer sind oft nicht identisch. Der Investor hat ein Interesse an niedrigen Investitionskosten, nicht an niedrigen Betriebskosten. Besonders bei Mietwohnungen ist dies ein umfassendes Hemmnis für rationelle Energienutzung.

Folge der genannten Probleme ist, daß die Nachfrage von Energieeinsparinvestitionen Amortisationszeiten zwischen einem und maximal fünf Jahren erwarten. Als besonders gravierendes Hemmnis für die Realisierung volkswirtschaftlich kosteneffektiver Einsparpotentiale erweist sich diese Tatsache im Bereich der Industrie und des Kleinverbrauchs. In der leitungsgelassenen Energiewirtschaft werden dagegen für Investitionen in die Ausweitung des Energieangebotes in der Regel Amortisationszeiten zwischen 15 und 20 Jahren zugrunde gelegt.

Die industriefreundliche „Wettbewerbstheorie“, die der Deregulierungsoffensive der EG-Kommission auf dem Energiemarkt zugrunde liegt, ist deshalb besonders fragwürdig, weil sie nur eine Seite des Wettbewerbs betrachtet: den Wettbewerb zwischen Energieanbietern. Es ist jedoch ökologisch und ökonomisch kontraproduktiv, die marktbeherrschende Stellung der großen Angebotsmonopolisten gegen die dezentralen Anbieter weiter zu verstärken, anstatt einen funktionsfähigen Substitutionswettbewerb zwischen Energie einerseits und Kapital sowie Know-how andererseits – d. h. zwischen Energie und effizienter Technik zur Umwandlung und Verwendung von Energie – zu intensivieren und die dezentralen Angebots- und Nutzungsstrukturen aktiv zu fördern.

Notwendig ist ein Ordnungsrahmen, der einen systematischen Vergleich der Alternativen „einsparen oder zubauen“ auf der

Basis vergleichbarer Wirtschaftlichkeitskriterien ermöglicht und die Versorgungsunternehmen sowie die staatliche Energieaufsicht auf das Konzept des Least-Cost-Planning („Energiedienstleistungs-Planung“) verpflichtet. Im Verkehrssektor ist korrespondierend dazu durch Maßnahmen wie Tempolimit und Flottenverbrauchsvorschriften eine Beendigung für die bisherige ordnungsrechtliche Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs notwendig.

Keine der drei Säulen darf in dem Gesamtkonzept zum Klimaschutz fehlen: Ökonomische Anreize durch Steuer und Förderung vergrößern das wirtschaftliche Potential, das die dezentralen Akteure erschließen können. Die Wirkung globaler Instrumente hängt jedoch entscheidend davon ab, daß gleichzeitig nichtökonomische Hemmnisse abgebaut werden. Ohne einen veränderten Ordnungsrahmen gibt es wiederum keinen wirtschaftlichen Anreiz für die Energiewirtschaft im Rahmen eines gesamtwirtschaftlichen Least-Cost-Planning ihre traditionelle Ware Energie zum neuen Produkt der effizient, sozial- und umweltverträglich bereitgestellten „Energiedienstleistung“ zu veredeln.

Die Studien der Enquete-Kommission zeigen für die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) ein zusätzliches kosteneffektives Stromerzeugungspotential für die alten Länder von 100 TWh, das entspricht nahezu einem Viertel des heutigen Stromverbrauchs. Für die neuen Bundesländer könnte der KWK-Anteil an der Stromerzeugung noch höher liegen, da hier die Fernwärme vielfach weiter verbreitet ist als in der alten Bundesrepublik Deutschland. Der Marktzutritt für KWK-Anlagen wird jedoch heute in vielen Fällen u. a. durch unzureichende Vergütungen für ins Netz eingespeisten Strom behindert. Diese Vergütungen sind zumeist an den Durchschnittskosten des heutigen Kraftwerksparks orientiert, das zu einem guten Teil aus bereits finanziell abgeschriebenen Kraftwerken besteht. Eine Novelle des Stromeinspeisungsgesetzes, die auch nicht-regenerative Energien unter bestimmten Voraussetzungen einbezieht, ist daher volkswirtschaftlich sinnvoll und zu fordern. Darüber hinaus sollten Bund und Länder aus den Mitteln der Primärenergieabgabe ein finanzielles Förderprogramm zum forcierten Ausbau von Nah- und Fernwärmesystemen schaffen.

Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz von KWK-Anlagen sind Systeme mit genügend großem Wärmebedarf, die durch den Anschluß vieler Einzelverbraucher an Nah- und Fernwärmesysteme entstehen können. Solche Wärmenetze sind zugleich Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Einsatz von regenerativen Energietechniken, dezentrale solare Nahwärmesysteme oder Biomassenutzung sowie für die mittels Brennstoffzellen (Blockheizkraftwerke) besonders effiziente Nutzung von Wasserstoff, der in Zukunft möglicherweise in großem Umfang aus Solarstrom erzeugt wird.

Die Wohnungsnot droht sogar zu einer neuen „Billigbauweise“ zu führen. Technisch und wirtschaftlich möglich ist es jedoch heute, die Forderungen des Klimaschutzes durch eine Niedrigenergiebauweise, die den Heizenergieverbrauch gegenüber den geltenden gesetzlichen Anforderungen halbiert, einzulösen. Auf mitt-

lere Sicht sind die Potentiale zur Energieeinsparung und Emissionsminderung bei der Sanierung des Gebäudebestandes weit umfangreicher als bei Neubauten. Hierbei ist jedoch ein ganzes Bündel von Instrumenten erforderlich, um bei jeder Fassaden-sanierung, bei jedem Dachgeschoßausbau zu gewährleisten, daß gleichzeitig eine optimale Wärmedämmung vorgenommen wird.

Die Einführung einer allgemeinen Primärenergieabgabe ist aus zwei Gründen geboten. Erstens dient sie dazu, die sogenannten externen Kosten, die der Allgemeinheit durch die vielfältigen Umweltbelastungen, die aus dem Verbrauch fossiler und nuklearer Energien entstehen, entsprechend dem Verursacherprinzip zumindest teilweise in den Energiepreis zu internalisieren. Zweitens ist der ökonomische Anreiz zur effizienten Energienutzung, die eine solche Abgabe bietet, notwendig, um alle nichtökonomischen Instrumente zu unterstützen und ihre Wirkung zu verstärken. Der ökonomische Anreiz wird verdoppelt, wenn das Aufkommen der Abgabe für zielgerichtete finanzielle Förderprogramme verwendet wird. In diesem Fall ist das Niveau, welches für eine aktive Klimaschutzpolitik benötigt wird, nicht so hoch zu veranschlagen, wie es oft befürwortet oder befürchtet wird.

Notwendig ist aber eine Abgabe auf Energie, nicht auf Kohlendioxid. Eine reine oder teilweise CO₂-Steuer oder -Abgabe führt zu einer einseitigen Begünstigung der Atomenergie und reduziert gleichzeitig die Umweltfolgen der Energienutzung lediglich auf den Aspekt Klimagefährdung. Andere ökologische Kosten (vom Abbau über die Nutzung bis zur Lagerung der Reststoffe) werden außer acht gelassen. Außerdem würde eine CO₂-Steuer bzw. -Abgabenlösung möglicherweise das Festhalten an nachsorgenden Umweltschutzmaßnahmen begünstigen, da Optionen technischer Rückhaltung wieder als Scheinlösung in die Diskussion gebracht werden könnten.

Für eine Zweckbindung des Aufkommens aus der Primärenergieabgabe spricht auch, daß damit vor allem auch einkommensschwachen Verbrauchern die Finanzierung von Einsparmaßnahmen ermöglicht werden kann. Eine Steuerbefreiung der energieintensiven Energiezweige verzerrt den Rahmen eines ökologischen Strukturwandels. Bei der Primärenergieabgabe bleiben Wärme aus Kraft-Wärme-Kopplung und regenerative Energien ausgenommen. Die Vorankündigung weiterer Erhöhungen dieser Abgabe dient vor allem der sicheren Kalkulierbarkeit von Investitionen zur rationellen Energienutzung.

Durch den Einsatz von ca. 5 Mrd. DM pro Jahr für ein Markteinführungsprogramm „Erneuerbare Energien“ kann ein Durchstarten in die nutzungsorientierte Sonnenenergiewirtschaft gelingen. Die gravierenden ökologischen Vorteile regenerativer Energien wie Sonne, Wind, Biogas und Wasser (Kleinanlagen) gegenüber den heutigen fossilen und nuklearen Energieträgern werden damit zumindest ansatzweise berücksichtigt. Die gleichzeitige Förderung von Forschung/Entwicklung, Ausbildung und Marktanwendung schafft kräftige Anreize, sowohl in zukünftige Potentiale zu investieren als auch heutige Anwendungsmöglichkeiten beschleunigt zu erschließen und größere Herstellungskapazitäten

aufzubauen, was letztlich wiederum eine Absenkung der Produktionskosten bewirken würde.

Der Beitrag zum globalen Klimaschutzfonds kann – im Sinne des Anerkennens der Tatsache, daß ein Teil des Treibhauseffektes durch die Entwicklung der Industrienation Deutschland verursacht wurde – als ein wenigstens teilweises Abtragen historischer „Verschmutzungsschuld“ gegenüber den Entwicklungsländern verstanden werden. Die Mittel des Fonds müssen für eine umwelt- und sozialverträgliche Entwicklung der Wirtschaft in den Ländern der Dritten Welt eingesetzt werden. Dabei ist zu gewährleisten, daß die Betroffenen, insbesondere die Landbevölkerung, bei der Vergabe der Mittel und der Auswahl der Förderprojekte beteiligt werden. Vorrang sollen Fördermaßnahmen für effiziente Energienutzung und die Entwicklung dezentraler Potentiale für die Energiebereitstellung aus regenerativen Energien in nachhaltiger Nutzung sein. Eine Fehlleitung der Mittel in Großprojekte der Energieversorgung, beispielsweise für gigantische Staudammprojekte, gilt es bei der Mittelvergabe zu verhindern. Andererseits kann eine Förderung für den Transfer effizienter Kohlennutzungstechnologien (Kraft-Wärme-Kopplung, Wirbelschicht, Kombi-Kraftwerk) an Kohleländer wie China, Indien oder die Staaten des ehemaligen Ostblocks durchaus sinnvoll sein.

Für die vorgeschlagenen Instrumente und Maßnahmen des Sofortprogramms Klimaschutz gilt in der Regel, daß sie nicht nur die Umwelt entlasten, sondern auch die Volkswirtschaft. Ihr ökonomischer Nutzen, die Einsparung von Energiekosten ist nach den Ergebnissen des Studienpakets der Enquete-Kommission sowie nach neueren Studien für die EG höher als ihre Investitionskosten mit Ausnahme einiger regenerativer Technologien bei rein betriebswirtschaftlicher Betrachtung. Deren Markteinführung ist jedoch eine wichtige und notwendige Investition für die Zukunft, um eine weitere Zunahme gesellschaftlicher Kosten und Risiken zu vermeiden.

Der Verkehr – insbesondere der motorisierte Personen- und Güterverkehr sowie der Luftverkehr – ist heute unbestritten der Umweltverschmutzer Nummer eins. Trotz Katalysatorpflicht für Pkw verursacht der Verkehr 60 % der Stickoxyd-, 70 % der Kohlenmonoxyd- und über 50 % der Kohlenwasserstoff-Emission in der alten Bundesrepublik Deutschland. An den energiebedingten CO₂-Emissionen ist er derzeit direkt und indirekt (inkl. Straßenbau, Fahrzeugherstellung und Raffinerie u. a.) zu gut 30 % beteiligt – mit steigender Tendenz. Vor allem beim Luftverkehr sowie – verstärkt durch den EG-Binnenmarkt und die Öffnung der Grenzen zu Osteuropa – beim Straßengütertransport werden in den nächsten beiden Jahrzehnten enorme Zuwachsraten erwartet.

Diese fatalen Entwicklungslinien machen deutlich, wie dringend notwendig ein gesellschaftliches Umdenken und Umsteuern im Verkehrssektor ist. Die ökologische Verkehrswende benötigt heute entscheidende Weichenstellungen durch die Politik, damit Klimaschutzbemühungen in anderen Bereichen nicht durch ungebrochenes Verkehrswachstum überkompensiert werden. Mittel- und langfristige – in den neuen Bundesländern teilweise auch

schon kurzfristig – können nur die Basisstrategien Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Abstimmung der Verkehrsträger untereinander den Teufelskreislauf aus Zersiedelung, Straßenbau, Bahn- und ÖPNV-Schwund sowie dem explosiven Wachstum des automobilen Verkehrs durchbrechen.

Um der Gefahr zu wehren, durch forcierten Fernstraßenbau, wie im Entwurf des ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplans (GVWP) vorgesehen, und den damit einhergehenden langfristigen Kapitalbindungen vollends in die verkehrspolitische Sackgasse zu geraten, müssen Bund, Länder und Kommunen sowie Umwelt- und Naturschutzverbände bis zum 31. Dezember 1992 ein integriertes Verkehrskonzept erarbeiten und vorlegen. Erst auf dieser Grundlage sollte ein neuer GVWP entworfen werden, der vor allem die Verbesserung und den Ausbau der umweltfreundlicheren Bahninfrastruktur und den Aufbau flexibler ÖPNV-Netze – speziell in der Fläche – vorsieht, um dadurch verkehrsvermeidende integrierte Siedlungs- und Stadtplanungspolitiken von Ländern und Kommunen zu unterstützen. Gerade auch wegen der bestehenden und absehbar steigenden Finanzierungsengpässe der öffentlichen Hand müssen die Vorhaben zum Fernstraßenaus- und -neubau nach dem Entwurf des ersten GVWP gestoppt und die dafür veranschlagten Finanzmittel für Schieneninfrastrukturvorhaben verwendet werden.

Das generelle Tempolimit ist ein Instrument zur kurzfristigen Senkung der CO₂-Emissionen und ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zur Senkung der übrigen Belastungen des motorisierten Verkehrs dringend notwendig. Es zielt darüber hinaus auf eine Verringerung der Attraktivität des motorisierten Verkehrs zugunsten der umweltverträglicheren Bahn. Vor allem aber würde ein Tempolimit ein deutliches Signal für den Aufbruch in eine umwelt- und menschenfreundlichere Verkehrszukunft setzen.

Eine gesetzliche Minderung in der Höhe des durchschnittlichen Flottenverbrauchs eines Pkw-/Lkw-Herstellers haben auch die Umweltminister des Bundes und der Länder auf ihrer Konferenz im Dezember 1991 gefordert. Durch eine ähnliche Regelung ist in den USA der durchschnittliche Normverbrauch von Neuwagen, der früher stets über dem europäischen Durchschnitt lag, mittlerweile auf etwa 8,5 Liter pro 100 km gesenkt worden. Überschreitungsstrafen in Höhe von 165 Mio. US-\$ wurden nur für europäische Hersteller verhängt, darunter Mercedes-Benz, BMW und Porsche. Eine Verschärfung der Norm auf unter 6 Liter pro 100 km bis zum Jahr 2001 wird derzeit im US-Kongreß diskutiert.

Beim von Bund, Ländern und Kommunen gemeinsam durchzuführenden Programm zur Steigerung der Attraktivität der Bahn und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kann es nicht nur um den Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes zwischen den Metropolen gehen, sondern gerade auch darum, in den alten Bundesländern den Trend der Bahn und des ÖPNV zum „Rückzug aus der Fläche“ umzukehren bzw. diesen Rückzug in den neuen Bundesländern gar nicht erst einzuleiten. Ziel des Programmes ist es, das Umsteigen auf Bahn und ÖPNV zu ermöglichen

und so eine drastische Verlagerung des Personenverkehrs von der Straße und vom Flugzeug auf die Schiene und den ÖPNV sowie des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Dabei kann es nicht alleine bei einer unternehmensstrukturbezogenen Bahnreform bleiben. Erforderlich ist ein Reformansatz, der eine Regionalisierung unternehmerischer Bahnverantwortung mit dem notwendigen Finanzausgleich zugunsten der Länder koppelt. Länder und Kommunen müssen durch eine Ausweitung ihrer Finanzhoheit auf der Einnahmenseite in die Lage versetzt werden, Regionalbahn und ÖPNV attraktiv auszubauen.

Ein solches Förderprogramm ist über eine zweckgebundene Erhöhung der Mineralölsteuer um zunächst 50 Pfennig pro Liter zu finanzieren. Schon im ersten Jahr kann dabei mit einem Finanzvolumen von etwa 25 Mrd. DM zugunsten der Bahn und des ÖPNV gerechnet werden. Mit dieser Steuererhöhung würde der motorisierte Personen- und Güterverkehr zugleich gegenüber der Bahn entprivilegiert. Es würde erreicht, daß der Straßenverkehr die Kosten, die er selbst direkt für seine Verkehrswege und indirekt für Umwelt und Gesundheit verursacht, wenigstens zum Teil selbst tragen muß.

Eine solcherart umfassende energie- und verkehrspolitische Strategie erfüllt zugleich eine weitere Aufgabe, denn sie muß ein Signal dafür setzen, daß eine Neuorientierung der Energie- und Verkehrspolitik von der Bundesregierung gewollt ist und durchgesetzt wird, als „psychologische“ Rückendeckung für die dezentralen Akteure in dem gewünschten Sinn aktiv zu werden und Gelegenheiten, die sich nur ihnen bieten, bei verbesserten Rahmenbedingungen auch tatsächlich wahrzunehmen.

