

Rudolf Hickel

Ökosteuer: Naiver Glauben an die Preissteuerung

Der Bundespräsident hat Recht: Wirtschaft und Gesellschaft müssen spürbar auf den ökologischen Umbau ausgerichtet werden. Die brutale Ausbeutung der Natur durch die Wirtschaft, nicht nur die Unternehmen, sondern auch die privaten Haushalte, hat die Natur schon lange aus dem Gleichgewicht gebracht. Deutschland sollte im internationalen Kampf gegen die Klimakatastrophe eine Vorreiterrolle übernehmen. Im Gegensatz zu dieser Politik der Nachhaltigkeit für künftige Generationen spielt die Umweltpolitik in der schwarz-gelben Regierung kaum noch eine Rolle, ja sie wird massiv durch die Pflege profitwirtschaftlicher Interessen verdrängt. Massive Umweltschädigung wird als Preis des Wirtschaftswachstums programmiert. Auch mit seiner indirekten Kritik an der ökologisch inkonsequenten Politik der Bundesregierung verdient der Hort Köhler Respekt.

Angesichts des Ausmaßes der Umweltkatastrophe geht es jedoch um den Einsatz von Instrumenten, die auch schnell, effizient und nachhaltig grünes Wirtschaften erzwingen. Dabei erweist sich jedoch der durch den Bundespräsidenten vorgeschlagene Klassiker Ökosteuer auf den Benzinverbrauch als untauglich. An dieser Aussage ändert auch nicht viel die breite Zustimmung der Umweltverbände, vor allem der Gralshüter der Ökosteuer. Immerhin gibt es mittlerweile innerhalb der GRÜNEN gut begründete Kritik. Als der kluge Markthortheorie Arthur Cecil Pigou in seinem Hauptwerk „The Economics of Welfare“ 1920 die Ökosteuer präsentierte, da ging er von einem gut funktionierenden wettbewerblichen Preisbildungsmodell aus. Ohne Monopolmacht ergibt sich der markträumende Preis aus Angebot und Nachfrage. Hier setzt die Ökosteuer an. Die gesellschaftlichen Folgekosten der privaten Nutzung des Pkw werden beim Fahrer durch einen ökologischen Aufschlag auf den Normalpreis internalisiert. Damit verbindet sich die Hoffnung, diese politisch gewollte Preiserhöhung führe zur Reduktion des Spritverbrauchs. Diese Unterstellung eines funktionierenden Wettbewerbs ist ärgerlich naiv, ja sie wird ideologisch rechthaberisch behauptet. Heute sind die Ölmärkte einerseits durch monopolistische Preisbildung – nicht nur der Ölscheichs – bestimmt. Andererseits ist Öl auf den internationalen Rohstoffmärkten Gegenstand von Spekulationen per Waretermingeschäften. Um die spekulativen Preissprünge zu dämpfen, hat die Aufsichtsbehörde in den USA jetzt eine Obergrenze des Handels für Spekulanten festgelegt. Es dürfen 98 Millionen Fass nicht mehr auf einmal gehandelt werden. Warum kritisiert der Bundespräsident nicht diese hoch spekulative, monopolistische Preisbildung? Bei diesem Schwur auf die Ökosteuer in der Umweltbewegung ist viel marktwirtschaftliche Ideologie im Spiel. Wenn schon gesteuert werden soll, dann bitte nur über Marktanreize, deren Früchte die Öl-

multis gerne abkassieren. Damit ist klar, eine Erhöhung der Ökosteuer löst kaum eine Lenkungswirkung, nämlich den Rückgang des Einsatzes von Benzin, aus.

Studien zur stufenweisen Erhöhung der Ökosteuer belegen, dass auf die steigenden Preise kaum mit der Einschränkung von Nachfrage nach Benzin reagiert worden ist. Sicherlich, die ökologisch begründete Verteuerung von Benzinpreisen in Deutschland ist so gering ausgefallen, dass die Lenkungswirkung nicht zustande kam und am Ende nur eine neue Einnahmequelle für den Bundeshaushalt geschaffen worden ist. Schließlich begründet die ideologisch geprägte Verwendung dieser Einnahmen aus der Ökosteuer das Scheitern. Weder die umweltpolitischen Ziele noch die Stärkung der Beschäftigung sind mit der Strategie der GRÜNEN „Rasen für die Rente“ erreicht worden. Beim Eintritt in die Schröder-Regierung ging es am Ende darum die Regierungsfähigkeit nach dem Motto unter Beweis zu stellen: Wenn Mehreinnahmen, dann aber bitte nicht Ausgaben für die staatliche Flankierung der ökologischen Wende ausgeben. Die neoliberale Phobie gegenüber staatlichem Handeln hat dominiert. Dafür mussten vor allem die Pendler die Zeche bezahlen. Der Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrssystems als Voraussetzung für den Ausstieg aus dem Pkw ist nicht finanziert worden. Ja, die Bundesbahn hat in dünn besiedelten Regionen das Angebot noch eingeschränkt. Nach diesen Erfahrungen erweisen sich weitere Runden der Ökosteuererhöhung in der Tat als ein „Schlag ins Gesicht der Pendler“. Sie müssen an anderer Stelle wichtige Konsumausgaben einschränken.

Umweltpolitik darf nicht auf die höchst unsicheren, ja zweifelhaften Wirkungen der Ökosteuer setzen und den monopolistischen Anbietern und Spekulanten Extraprofite sichern. Vielmehr muss die Strategie „Weg vom Öl“ durchgesetzt werden. Dazu gehört die Forcierung von spritarmen Automobilen und schließlich einer Mobilität ohne Sprit, also mit alternativen Antriebstechnologien. Dazu gehört auch den Umstieg aus dem Pkw vor allem für die Pendler durch Investitionen in das alternative Verkehrssystem zu verbessern. Statt höchst unsicherer Preissignale müssen alternative Energien zum Einsatz kommen und die Energieeffizienz massiv erhöht werden.

Bremen, März 2010