

Steuern mit Steuern

Öko-Reformer wollen höhere Abgaben zum Schutz der Natur

Die Revolution findet in den Amtsstuben statt. Beim ökologischen Umbau der Industriegesellschaft könnten Finanzbeamte die wichtigsten Umstürzler sein – wenn sich die Pläne grüner Umweltpolitiker erfüllen, die immer mehr auf marktwirtschaftliche Instrumente wie Steuern, Abgaben und Subventionen setzen.

Eine gerade erschienene Studie des Münchner Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung zeigt, wo Reformer überall ansetzen könnten. Erstmals haben Wissenschaftler das komplette deutsche Steuersystem auf seine Umweltwirkungen hin untersucht.

Wenn der Benzinverbrauch sinken solle, so die Ifo-Mitarbeiter,

Die Abwasserabgabe, die Verschmutzer aus der Industrie zahlen müssen, galt bislang als einzige wirksame Öko-Steuer in der Bundesrepublik. Die Ifo-Experten sind skeptisch: Zur Zeit sei die Abgabe zu niedrig, um die Industrie spürbar zum Umdenken zu zwingen.

Ökobedingte Differenzierungen bei der Umsatzsteuer haben ebenfalls nur schwache Wirkungen. Bauern müssen etwa für chemische und natürliche Düngemittel eine unterschiedlich hohe Umsatzsteuer zahlen. Das gehe „tendenziell in die erwünschte Richtung“, finden die Gutachter. Aber auch hier seien die Sätze zu niedrig, um viel zu bewirken.

Einige Finanzexperten wollen die Umsatzsteuer künftig verstärkt als ökologischen Knüppel einsetzen. Sie schlagen vor, zahlreiche Produkte je nach ihren Umweltwirkungen unterschiedlich zu besteuern. Die Ifo-Wissenschaftler sind vorsichtiger: Sie warnen vor zu großem bürokratischen Aufwand.

Wer mit dem Auto zur Arbeit fährt, kann einen Teil der Kosten von der Steuer absetzen. Bislang wird ein Freibetrag pro gefahrenem Kilometer gewährt. Öko-Verbände, aber auch das Berliner Umweltbundesamt kritisieren diese Regelung seit langem, weil sie diejenigen bestraft, die zum Beispiel Fahrgemeinschaften bilden oder zu Fuß zur Arbeit gehen.

Die Ifo-Gutachter schlagen vor, daß nur Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Autofahrer sollen nur dann einen Steuernachlaß bekommen, wenn Busse und Bahnen schwer erreichbar sind.

Das Steuerrecht, so die Wissenschaftler, behandle Verkehr in nicht mehr zeitgemäßer Weise: „Hohes Verkehrsaufkommen“ gelte immer noch als „Ausweis einer aktiven Ökonomie“.

Rückständig sind allerdings nicht nur die Paragraphen, sondern auch viele Finanzexperten. Das erklärt, warum bislang so wenig Öko-Abgaben eingeführt wurden: Vor allem die Umweltpolitiker wollen mit Steuern steuern, die Entscheidungen fallen jedoch in den Finanzresorts.

teiligungen – sich verkaufen lassen.

Typen wie Koenigs sind auf Unternehmer-Kongressen und IHK-Empfängen gern gesehen. Die Industrie- und Bankenbosse gehen zu den neuen Grünen auf Kuschelkurs. Die Grünen kuscheln gern mit.

In Hamburg belehrt Fraktionschefin Krista Sager die Herren von der IHK über „das richtige Flächenmanagement im Hafen“. In Bremen verheißt Fücks High-Tech-Unternehmern einen Boom „ihrer maritimen Technologien“.

In Frankfurt schaut Koenigs bei den feinsten Adressen vorbei. „Meine Gewerbesteuerzahler“, nennt er sie, oder gleich „meine besten Kunden“.

Mehrfach hat er sich mit Alt-Bankier Hermann Josef Abs getroffen, war zum Antrittsbesuch bei Deutsche-Bank-Chef Hilmar Kopper, lud die Hoteliersfrau Anne-Marie Steigenberger zum Gespräch, referierte im Lions-Club über die „Krise als Chance“.

Nur die Gewerkschaften sind irritiert über die neue Wirtschaftsfreundlichkeit der Grünen. Am Montag vergangener Woche traf erstmals eine grüne Delegation mit dem kompletten DGB-Vorstand zusammen. Drei Stunden hockten sie beieinander.

Auf einer gemeinsamen Pressekonferenz mit den Ökologen mochten die Gewerkschafter sich allerdings nicht zeigen. Auf das Angebot des Grünen-Sprechers Volmer, zwischen Arbeiterbewegung und Umweltbewegung einen „ökologisch-sozialen ‚new deal‘“ zu schließen, reagierte DGB-Chef Heinz-Werner Meyer ungnädig: „Das sind ja“, blaffte er den Obergrünen an, „vier Fremdworte auf einmal.“ □

Konzerne

Abrupte Wende

Die Fusion von Volvo und Renault ist gescheitert. Kooperieren die Schweden nun mit einem japanischen Konzern?

Pehr Gyllenhammar, 58, Oberaufseher der schwedischen Volvo-Gruppe, wollte noch einen Karriere-sprung machen und Chairman des zweitgrößten europäischen Auto-Unternehmens werden. Doch vergangenen Donnerstag war der Traum aus.

Bei einer Sitzung der Aufsichtsräte, die das von ihm ausgehandelte Fusions-



Autobahn-Verkehr

Benzinpreis auf zwei Mark hoch

müsse der Preis durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer auf mindestens 1,90 bis 2 Mark pro Liter angehoben werden. Weil dann die Abgabenlast in der Bundesrepublik erheblich steigen würde, raten die Gutachter zu ausgleichenden Steuersenkungen an anderer Stelle.

Das deutsche Steuerrecht sieht viele Nachlässe vor, die Umweltsündern nützen. So ist die Luftfahrtbranche von der Mineralöl- und der Umsatzsteuer befreit, für Motorsportanlagen braucht keine Grundsteuer gezahlt zu werden. Allein beim Flugbenzin summieren sich die Steuereinsparungen auf 285 Millionen Mark. Für besonders umweltfreundliches Verhalten, so die Ifo-Forscher, gibt es jedoch kaum Vergünstigungen.



Volvo-Manager Gyll, Gyllenhammar: Gut lancierte Gerüchte

abkommen mit dem französischen Staatskonzern Renault gutheißen sollte, sah der Vorsitzende sich einer Fronde von Vorstand und Aufsichtsratskollegen gegenüber.

Am Ende der Sitzung unterschrieb Gyllenhammar ein Protokoll, das Volvos Rücktritt von den Fusionsplänen und seine eigene Demission als oberster Kontrolleur des Unternehmens enthielt.

Das Fiasko hatte sich bereits vorher abgezeichnet. Zwar waren sich noch im September Vorstand und Aufsichtsrat der schwedischen Firma einig gewesen, die Fusion mit dem mehr als doppelt so großen Konzern Renault im Verhältnis 65 zu 35 anzustreben. Denn Volvo brauchte Geld für dringend notwendige Nachfolgemodelle.

Doch plötzlich kassierten die Schweden unerwartet hohe Gewinne. In den USA, dem Hauptmarkt des Konzerns, hatte sich die Nachfrage stark belebt. Volvos Verkaufszahlen stiegen.

Mit dem höheren Absatz kamen Währungsgewinne hinzu. Die schwedische Krone hatte sich durch Entkopplung vom Europäischen Währungssystem um gut 25 Prozent abgewertet. Für jeden in Nordamerika eingenommenen Dollar gab es nun mehr schwedische Kronen.

Umgekehrt waren die Gewinnzahlen der bis vor kurzem noch ertragsstarken Renault-Gruppe abgesackt. Volvo-Unternehmens-Chef Sören Gyll, bislang ein heißer Verfechter der Fusion, geriet unter den Druck der Gyllenhammar-Gegner. Der Vertrag mit den Franzosen, forderten sie, müsse nachverhandelt werden.

Tatsächlich steckten im Fusionsvertrag Tücken. Die Schweden hatten akzeptieren müssen, daß die Design-Zentrale für das Gemeinschaftsunterneh-

men in Paris liegen werde. Die Marke Volvo wäre bald nur noch ein Aufkleber fürs Renault-Auto gewesen.

Zudem wollten die Schweden nicht Ableger eines französischen Staatskonzerns werden. Die Franzosen hatten zwar die Privatisierung von Renault zugesagt, aber keinen genauen Zeitpunkt dafür nennen wollen. Zudem sicherten sie sich weitgehende Vetorechte.

Während Gyllenhammar immer noch hoffte, die Fusion durch Nachbesserungen retten und sich damit auf den Platz des Aufsichtsratsvorsitzenden hieven zu können, vollzog Macher Gyll ein abruptes Wendemanöver.

Mehrere Großaktionäre und die meisten Kleinaktionäre hatten sich, vor allem weil der Volvo-Kurs an der Börse abstürzte, inzwischen ganz gegen die Fusion gewendet. Der Vorstand stellte sich auf ihre Seite. „Wir waren gezwungen, die Signale der Börse und der Aktionäre zu beachten“, redete Gyll sich heraus.

Da die Aktien sich erholten, als die geplante Fusion durch gut lancierte Gerüchte in Frage gestellt wurde, hatte Gyll es anschließend nicht schwer, sie auf der Aufsichtsratssitzung am 2. Dezember endgültig zu Fall zu bringen.

„Schweden wendet Europa den Rücken“, erklärte Gyllenhammar melodramatisch seine Niederlage. Tatsächlich aber hat Volvo Pehr Gyllenhammar den Rücken gekehrt.

Nach dem Ende seiner 22jährigen Herrschaft sagt Gyllenhammar der Firma nun eine „ganz, ganz schwere Zukunft“ voraus. „Ausländische Kooperationspartner“, so der gestürzte Boß, „werden künftig skeptischer sein.“

Volvos Management stört das nicht. Es steuert bereits auf einen Kooperationspartner zu, der ihm mehr liegt: Mitsubishi Motors in Japan. □

Mit gutem Gewissen

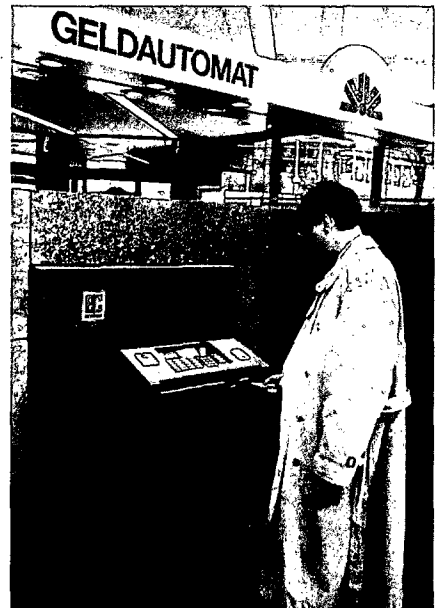
Der Bundesgerichtshof entschied: Bankgebühren für Barzahlungen sind rechtswidrig.

Anlässlich der Eröffnung eines neuen Bankpalastes in Frankfurt wetterte Hilmar Kopper kürzlich gegen die „Medien und teilweise auch die Politik“. Der Vorstandssprecher der Deutschen Bank vermutet, eine große Koalition von Demagogen wolle „die Banken zum Prügelknaben der neunziger Jahre“ hochstilisieren.

Seit letzter Woche muß Kopper sein Feindbild erweitern: Auch die Justiz muckt auf. Im Juli machte der Bundesgerichtshof (BGH) die Volksbank Hannover erstmals für fehlerhafte Beratung haftbar. Mit einem neuen Urteil nehmen die Karlsruher Richter nun auch noch die Bankgebühren ins Visier, die bisher den Kunden einfach diktiert wurden.

Der 11. Zivilsenat des BGH gab dem Verbraucherschutzverein Berlin recht, der gegen die Gebühren der Deutschen Bank für die Ein- und Auszahlung von Bargeld geklagt hatte. Der Marktführer berechnete seinen Kunden dafür seit Juli 1990 mindestens eine Mark, wenn diese Bares sehen wollten, anstatt die Geldautomaten zu benutzen.

„Die Banken können kein Geld für eine Dienstleistung verlangen, zu der sie



Bankkunde am Automat
Immer neue Tricks