



Ruhr-Universität Bochum
Fakultät für Psychologie

Diplomarbeit

**Akzeptanz der Ökosteuer –
eine psychologische Analyse der Bedingungen**

vorgelegt von
Elmar Große Ruse

Betreuerin: Frau PD Dr. Ellen Matthies
Zweitleserin: Frau Dr. Anke Blöbaum

Bochum, im Juli 2002

Es gibt nichts Beruhigenderes, als dass ein Mensch auf Gründe hören kann.

(Hannah Arendt)

Zahlreiche Menschen haben mir bei der Erstellung dieses Werkes zur Seite gestanden. Ohne ihre Hinweise und Kritik, Ermunterung und Beruhigung wäre meine Arbeit nicht so geworden, wie sie jetzt ist. Ganz besonders gilt dies für die Unterstützung meiner Freundin Hanna. Außerordentlicher Dank geht außerdem an meine engagierte Betreuerin PD Dr. Ellen Matthies. Ferner freue ich mich über die Gesprächsbereitschaft aller InterviewpartnerInnen, die kritische Lektüre meiner Arbeit von Inga Schütte, Carsten Wachholz, Sigrid Schäfer und meiner Mutter, die Tipps aus der Initiative Psychologie im Umweltschutz e.V. sowie die vielfältige Hilfe von zahlreichen weiteren Menschen.

Herzlichen Dank!

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
1 Einleitung	2
2 Die Ökologische Steuerreform	5
2.1 Konzept, Geschichte und aktuelle Gesetzeslage	5
2.2 Psychologische Begründung: Wirksamkeit externer Handlungsanreize.....	9
2.3 Ökonomische Begründung: Effizienz von Abgabenlösungen	13
2.4 Einstellung der Bevölkerung zur Ökosteuer	14
3 Bisherige Forschung zu möglichen Akzeptanzbedingungen	19
3.1 Theoretische Modelle	21
3.1.1 Systematik akzeptanzrelevanter Faktoren von Lucke (1995).....	22
3.1.2 Modell der Steuerzufriedenheit von Jonas, Heine und Frey (1999).....	26
3.1.3 Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997)	28
3.2 Empirische Studien.....	32
3.3 Zusammenführung der Forschungsergebnisse	37
4 Konkretisierung der Einflussfaktoren auf die Akzeptanz der Ökosteuer	38
4.1 Problembewusstsein und Zielbewertung.....	38
4.2 Verantwortungszuschreibung für Probleme und Lösungen	39
4.3 Kenntnis und Verstehen des Steuerkonzeptes.....	39
4.4 Effektivitätsbeurteilung	41
4.5 Subjektive Steuergerechtigkeit.....	41
4.6 Bewertung der Aufkommensverwendung.....	43
4.7 Subjektive Bedeutung der Automobilität	43
4.8 Reaktanz	44
4.9 Einstellung gegenüber der Quelle der Botschaft.....	46
5 Methode	47
5.1 Wahl des Vorgehens.....	47
5.2 Erhebung des Materials	49
5.2.1 Auswahl der InformantInnen.....	50
5.2.2 Durchführung der Untersuchung	53
5.3 Aufbereitung des Materials	53
5.4 Auswertung des Materials	54

6	Ergebnisse	60
7	Diskussion	91
	Erklärung der Urheberschaft.....	97
	Literaturverzeichnis	98
	Abkürzungsverzeichnis	105
	Anhang A: Interviewleitfaden	106
	Anhang B: Berechnung der Interraterreliabilität.....	109
	Anhang C: Transkripte der Interviews	113

Zusammenfassung

Die vorliegende Arbeit zielt darauf ab, die Hintergründe von Akzeptanz und Ablehnung der Ökologischen Steuerreform innerhalb der Bevölkerung auszumachen. Anlass ist die geringe Popularität eines aus fachwissenschaftlicher Perspektive prinzipiell sinnvollen umweltpolitischen Instrumentes. Die Sichtung der vorhandenen Literatur brachte verschiedene potenzielle Einflussfaktoren auf die Akzeptanz der Ökosteuern zu Tage. Neben der Konkretisierung dieser Variablen wurde die induktive Aufdeckung von zusätzlichen Bestimmungsgrößen angestrebt. Auf der Basis dieser Überlegungen wurden insgesamt 14 leitfadengestützte Interviews mit verschiedenen Personen durchgeführt und inhaltsanalytisch ausgewertet. Als vermutlich zentrale Hintergründe von Akzeptanz und Ablehnung der Ökosteuern konnten für die untersuchte InformantInnengruppe¹ fünf Aspekte identifiziert werden: Das möglicherweise wichtigste Argument für die *Befürwortung* einer Umweltsteuer war die positive Bewertung der ökologischen Zielsetzung, mit der ein solches Instrument vorrangig assoziiert wird. Ausschlaggebend für *negative* Beurteilungen der Ökologischen Steuerreform waren insbesondere die subjektiv ungerechte Behandlung bestimmter Bevölkerungsgruppen sowie die als ineffektiv und undurchsichtig empfundene Aufkommensverwendung für die Rentenversicherung. Als relevant erwiesen sich ferner Zweifel an der verkehrsreduzierenden Wirkung der Ökosteuern und die Einschätzung, dass der hohen Belastung der AutofahrerInnen zu viele Ausnahmen für andere Emittenten gegenüberstünden.

¹ In dieser Arbeit wird die Geschlechtsneutralität von Personenbezeichnungen im Plural durch das „Binnen-I“ im Plural und durch eine wechselnde Verwendung der weiblichen und der männlichen Form im Singular gewährleistet.

1 Einleitung

Der intensiven Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind zahlreiche Auswirkungen zuzuschreiben, die unsere Gesellschaft heute vor drängende Probleme stellen. So gehören Verkehrsunfälle, Lärmbelästigung, Flächenversiegelung, Klimawandel, erhöhte Konzentration von Luftschadstoffen, Verbrauch begrenzter Ressourcen und Zerstörung natürlicher Lebensräume zu den Folgen des nahezu unbegrenzt wachsenden Straßenverkehrs (UBA, 2002). Zur Modifizierung und Begrenzung dieser Auswirkungen werden verschiedenste technik- und verhaltensbasierte Ansätze diskutiert. Angesichts des Ausmaßes der Umweltbelastung und der gleichzeitigen Knappheit öffentlicher Mittel sind Interventionen erforderlich, die gleichzeitig in ihrer Zielerreichung effektiv und in der Kosten-Nutzen-Relation effizient sind.

Eine vor diesem Hintergrund diskutierte Strategie ist die Einführung von Umweltsteuern. Dahinter steht die Idee, den Konsum umweltschädlicher Güter zu reduzieren, indem man diese zusätzlich besteuert. Mit der Einführung der Ökologischen Steuerreform (kurz: Ökosteuer) in der Bundesrepublik Deutschland wurde 1999 ein erster bedeutsamer Versuch unternommen, diesen Ansatz in die politische Praxis umzusetzen. Die entsprechenden Maßnahmen und Ziele beziehen sich zwar nicht ausschließlich auf die umweltrelevanten Auswirkungen des Autoverkehrs. Vielmehr geht es generell um die Förderung des Klimaschutzes und die Reduzierung der Arbeitslosigkeit (BMU, 2001; vgl. Kap. 2.1). Da die schrittweise Erhöhung der Mineralölbesteuerung jedoch das zentrale Element der Ökosteuer darstellt, und weil im Straßenverkehr besonderer umweltpolitischer Handlungsbedarf besteht (vgl. UBA, 2002; BMU, 2001; PIA, 2001; PIA, 2000), soll die Analyse auf diese Facette der Ökologischen Steuerreform fokussiert werden.

Insbesondere der aus dieser Ökosteuerkomponente resultierende Anstieg der Kraftstoffpreise hat zu zahlreichen öffentlichen Kontroversen und Protesten geführt (Beuermann & Santarius, 2002). Diese Auseinandersetzungen werden vermutlich auch in Zukunft – insbesondere in Hinblick auf die Bundestagswahl 2002 – nicht an Intensität verlieren (Luhmann, 2002). Es ist offenkundig, dass in einem demokratischen System eine geringe öffentliche Akzeptanz die „Achillesferse“ (Beuermann & Santarius, 2002, S. 1) eines politischen Instrumentes darstellt.

An diesem Punkt setzt die vorliegende Arbeit an: Woher rührt die überwiegende, öffentliche Ablehnung der Ökosteuer? Warum findet eine Idee, die in der Fachwelt im Grundsatz auf relativ große Zustimmung trifft (vgl. Schlegelmilch & Görres, 1996; Can-

sier, 1996; Reiche & Krebs, 1999) kaum Unterstützung bei den BürgerInnen? Was sind die Bedingungen für Akzeptanz und Ablehnung der Ökosteuer? Erkenntnisse aus der Beantwortung dieser Fragen geben möglicherweise Hinweise auf eine akzeptanzfördernde Gestaltung und Vermittlung der Ökosteuer und dienen damit letztlich u. a. der Förderung einer umweltgerechteren Mobilität.

Um die Komplexität des Gegenstandes zu begrenzen und gleichzeitig die zugrundeliegenden politischen Kontroversen möglichst gut abzubilden, beschränkt sich die vorliegende Untersuchung auf denjenigen Teil der Ökosteuer, der primäres Objekt der öffentlichen Debatte ist: die Erhöhung der Mineralölabgaben.² Ziel der vorliegenden Studie ist demnach die Aufdeckung relevanter Einflussgrößen auf die Akzeptanz dieser Regelungen in der Bevölkerung. Im Sinne eines explorierenden, qualitativen Vorgehens ist dabei die Perspektive verschiedener BürgerInnen Untersuchungsgegenstand. Eine derartige Orientierung an den subjektiven Sichtweisen erweitert das Verständnis der Probleme bei der Implementierung der Ökologischen Steuerreform erheblich (Schophaus, 2000).

Die vorliegende Arbeit soll damit einen Beitrag dazu leisten, politisch-ökonomisches und psychologisches Fachwissen zu integrieren – ein Ansatz, der Pelzmann (1988) zufolge im Rahmen der Psychologie nur unzureichend verfolgt wird. In Bezug auf Mobilitätspsychologie und Verkehrspolitik bedeutet dies, den Fokus psychologischer Forschung von den Verhaltensbedingungen *individueller* VerkehrsteilnehmerInnen zu den Entscheidungsgrundlagen *kollektiver*, staatlich-politischer Akteure zu erweitern (Monheim, 2001). Dies ist umso dringlicher, wenn die Angst der Politik, mit massivem Stimmentzug für eine konsequent umweltverträgliche Verkehrspolitik bestraft zu werden, eine der entscheidenden Barrieren bei der Durchsetzung entsprechender umweltpolitischer Maßnahmen darstellt (Monheim, 2001). Hier entfaltet sich ein bedeutsames Forschungsfeld der Psychologie. „Was die Sozialwissenschaften für die Umsetzung umweltpolitischer Maßnahmen tun können, ist die Aufdeckung und Systematisierung von Alltagswissen“ (Schophaus, 2000, S. 128). Doch genau dies ist bislang vernachlässigt worden.

Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass es dabei mitnichten um eine Rolle der Psychologie als wertfreie Erfüllungsgehilfin der Politik geht. Es ist nicht Ziel umweltpsychologischer Forschung, die möglichst störungsfreie Umsetzung politischer Vorgaben zu ermöglichen. Stattdessen sollen umweltpolitische Ziele und Maßnahmen ei-

² zu den weiteren Anwendungsbereichen der Ökosteuer vgl. Kapitel 2.1

genverantwortlich auf ihre Angemessenheit und Wirksamkeit hin überprüft und ggf. korrigiert werden. Auf diese Weise können Politik- und Wirtschaftswissenschaften stärker das individuelle Erleben und Verhalten berücksichtigen, während in der Psychologie politisch-wirtschaftliche Verhaltensbedingungen einen angemesseneren Stellenwert erhalten.

Der Aufbau der vorliegenden Arbeit gliedert sich wie folgt: Der anschließende Abschnitt (Kap. 2) erläutert das Konzept der Ökologischen Steuerreform. Zudem wird versucht, die Wirksamkeit dieses Ansatzes sowohl aus umweltökonomischer als auch aus umweltsychologischer Perspektive zu begründen. Dem gegenüber gestellt wird die in der demoskopischen Forschung belegte, geringe Popularität dieses politischen Instrumentes.

Kapitel 3 beleuchtet die bisherige Forschung zur Frage nach den Akzeptanzbedingungen der Ökosteuer. Dabei werden sowohl theoretische als auch empirische Arbeiten betrachtet. Der darauf folgende Teil (Kap. 4) konkretisiert die für relevant befundenen Variablen auf das Akzeptanzobjekt Ökosteuer. Es handelt sich dabei um jene Faktoren, die aufgrund existierender Vorarbeiten oder eigener Überlegungen als erklärende Vorannahmen für die (geringe) Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform in Frage kommen.

Die o. g. potenziellen Akzeptanzdeterminanten werden in der eigenen Erhebung aufgegriffen. Darüber hinaus zielt diese darauf ab, im Rahmen eines qualitativen Vorgehens zusätzliche Einflussgrößen induktiv aufzudecken. Kapitel 5 erläutert das Vorgehen hierzu. Die dabei gewonnenen Ergebnisse, d. h. das Spektrum von Akzeptanzbedingungen, das sich in den Interviews widerspiegelt, wird im folgenden Abschnitt (Kap. 6) wiedergegeben. Den Abschluss bildet Kapitel 7 mit der Diskussion dieser Ergebnisse. Hier werden sowohl politisch-praktische Implikationen der gewonnenen Erkenntnisse als auch die Angemessenheit der Methodik und die Notwendigkeit weiterer Forschungsarbeiten erörtert.

2 Die Ökologische Steuerreform

In diesem Kapitel soll das in der vorliegenden Arbeit betrachtete Akzeptanzobjekt näher erläutert werden. Nach einer kurzen Darstellung des Konzeptes von Umweltsteuern, ihrer Geschichte und der aktuellen Umsetzung in der BRD wird auf ihre argumentative Begründung näher eingegangen. Dies erfolgt zum einen aus der Perspektive der Umweltpsychologie und zum anderen aus Sicht der Umweltökonomie. Diesen Erkenntnissen wird die Einstellung der Bevölkerung zur Ökosteuer gegenüber gestellt. Aus der Diskrepanz zwischen theoretisch überzeugender Begründung und empirisch fehlender Zustimmung soll die Fragestellung der vorliegenden Arbeit hergeleitet werden.

2.1 Konzept, Geschichte und aktuelle Gesetzeslage

Im öffentlichen Diskurs werden die verschiedenen Bezeichnungen *Ökosteuern*, *Ökoabgaben*, *Ökologische Steuerreform* etc. meist undifferenziert verwendet. Korrekterweise müssten jedoch folgende Unterscheidungen vorgenommen werden: Zum einen ist *Abgabe* der steuerrechtlich zutreffende Oberbegriff, der Steuern, Gebühren, Beiträge und Sonderabgaben umfasst³. Zum anderen bezeichnet eine *Ökologische Steuerreform* im Unterschied zu einer einfachen Umweltsteuer oder -abgabe genaugenommen die umfangreiche Umstrukturierung des gesamten Finanzsystems auf allen Staatsebenen. Damit umfasst sie neben allen Formen von Abgaben (s. o.) auch die jeweiligen Befreiungstatbestände sowie sämtliche staatliche Ausgaben bzw. Subventionen (Schlegelmilch, 1996)⁴. Die von der Bundesregierung eingeführte Ökologische Steuerreform kommt demnach bestenfalls einem *Einstieg* in die Neuorientierung des Steuersystems nach ökologischen Gesichtspunkten gleich (s. u.).

Der Grundgedanke von Umweltsteuern ist die Beeinflussung der Umweltnutzung über den Preis (zur detaillierten, wirtschaftswissenschaftlichen Begründung dieses Vorgehens vgl. Kap. 2.3). Auf diesem Ansatz aufbauend ist in den vergangenen zwanzig Jahren

³ Steuern sind Zahlungen ohne direkt zurechenbare Gegenleistung, weswegen sie ohne Zweckbindung dem allgemeinen Staatshaushalt zufließen. Gebühren und Beiträge dagegen sind einer Gegenleistung (z. B. Müllentsorgung, Straßenbau) wirtschaftlich direkt zurechenbar (Reiche & Krebs, 1999).

⁴ Aus stilistischen Gründen und in Kongruenz mit dem öffentlichen Diskurs sollen im Folgenden jedoch alle hier erwähnten Bezeichnungen weitgehend synonym verwandt werden. Dies gilt auch dann, wenn genaugenommen nur diejenigen Regelungen der Ökologischen Steuerreform gemeint sind, die sich auf die Besteuerung des Mineralöls beziehen.

eine Vielzahl von Ausgestaltungsvorschlägen für eine Ökologische Steuerreform in der BRD erschienen (für eine ausführliche Darstellung vgl. z. B. Reiche & Krebs, 1999). Drei zentrale Kernelemente lassen sich jedoch in allen Konzepten wiederfinden:

- Die Verteuerung des Umweltverbrauchs: Die Preise für umweltschädliche Produktions- und Konsumweisen werden erhöht, um diese Formen der Umweltnutzung vergleichsweise unattraktiver zu machen.
- Die Dynamisierung der Steuersätze: Die notwendigen Steuer- und Abgabensteigerungen vollziehen sich langfristig in vorangekündigten Schritten, um die Reform kalkulierbar zu machen und so langfristige Strukturveränderungen anzustoßen.
- Die gezielte Aufkommensverwendung: Anstatt die eingenommenen Mittel einfach dem allgemeinen Staatshaushalt zuzuführen, werden sie zweckgebunden eingesetzt, um als sogenannte doppelte Dividende (zusätzliche) spezifische Ziele zu erreichen (Reiche & Krebs, 1999).

Die verschiedenen, diskutierten Konzepte für eine Ökologische Steuerreform unterscheiden sich insbesondere in Bezug auf den Erhebungsraum (nationaler Alleingang vs. supranationale Regelung), die Erhebungsart (Besteuerung des Energieverbrauchs (abhängig oder unabhängig vom CO₂-Gehalt des Energieträgers) vs. Abgaben auf die verschiedensten umweltrelevanten Tatbestände), und die Höhe der Steuersätze (ökologisch wirksame vs. sozial und wirtschaftlich verträgliche Steigerungen). Ein weiterer wesentlicher Unterschied der Vorschläge liegt in der Verwendung der Steuereinnahmen. Die meisten Konzepte propagieren eine aufkommensneutrale Reform, bei der das gesamte zusätzliche Steueraufkommen an die SteuerzahlerInnen zurückgegeben wird. Möglich ist dies u. a. über die Senkung der Sozialversicherungsbeiträge, der Einkommens- und Unternehmenssteuern oder der Mehrwertsteuer sowie durch die Zahlung von direkten Zuschüssen. Bei nicht aufkommensneutralen Ökosteuern sollen die Einnahmen meist zur Förderung von Umweltschutzprojekten, alternativen Verkehrsmitteln oder sozialer Umverteilung eingesetzt werden.

Die erste Formulierung der Idee, die Umweltnutzung durch staatlich gesetzte Anreize zu steuern, stammt von dem britischen Ökonomen Arthur Cecil Pigou (1920). Erst 60 Jahre später wurde dieser Gedanke in Form einer Umweltsteuer wieder aufgegriffen und auf die Probleme heutiger Volkswirtschaften angewandt. Die Arbeiten unter der Federführung des Schweizer Wirtschaftswissenschaftlers Hans Christoph Binswanger propagierten eine dynamisch steigende Energiesteuer, deren Aufkommen zunächst zur Förderung des Um-

weltschutzes (Binswanger, Geissberger & Ginsburg, 1979) bzw. später zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit (Binswanger et al., 1983) eingesetzt werden sollte (Krebs & Reiche, 1998).

In den folgenden Jahren legten verschiedene Forschungsinstitute eigene Ökosteuerkonzepte vor. Entsprechende Gesetzesvorschläge fanden zudem Einzug in die Programme aller im Bundestag vertretenen Parteien (Krebs & Reiche, 1998). Nachdem das Thema während der Wiedervereinigung vorübergehend in der Versenkung verschwunden war, erschien es durch ein von Greenpeace beim Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW, 1994) in Auftrag gegebenes Gutachten wieder auf der politischen Agenda. Die Tatsache, dass sich die AutorInnen des Gutachtens von der Einführung einer Ökologischen Steuerreform nicht nur die Förderung des Umweltschutzes, sondern auch eine halbe Million neuer Arbeitsplätze versprochen, gab der Diskussion einen neuen Schub. Die damalige Bundesregierung zögerte jedoch, die nun zahlreich vorhandenen Konzepte umzusetzen, und auch die Haltung der oppositionellen SPD war nicht einheitlich (Krebs & Reiche, 1998). So musste die Einführung einer Ökologischen Steuerreform in Deutschland warten, bis die Partei Bündnis 90/Die Grünen als kleiner Koalitionspartner der SPD im Herbst 1998 in die Regierung gelangte und entsprechende Regelungen im Koalitionsvertrag durchsetzte. Mit dem Gesetz zum Einstieg in die Ökologische Steuerreform vom 24.03.1999 und dem Gesetz zur Fortführung der Ökologischen Steuerreform vom 16.12.1999 wurden diese Vereinbarungen schließlich umgesetzt und die Ökosteuer in Deutschland eingeführt (Raschke, 2001; für eine ausführliche Darstellung des Entstehungsprozesses der Ökosteuer vgl. Reiche & Krebs, 1999).

Den damit in Kraft getretenen Regelungen zufolge werden die Steuersätze auf verschiedene Energieträger in fünf Schritten über den Zeitraum von dreieinhalb Jahren erhöht. Die Steuern auf Heizöl und Erdgas steigen lediglich einmal (zum 1. April 1999), während die Mineralölsteuer und die neugeschaffene Stromsteuer insgesamt fünfmal angehoben werden.⁵ Die genauen Steigerungen der Steuersätze gibt Abbildung 1 wieder. Da sich der Gegenstand der vorliegenden Untersuchung auf die Mineralölbesteuerung beschränkt, sind die relevanten Werte grau hinterlegt.

⁵ zur umweltpolitischen Begründung und Zielsetzung hinter diesen Regelungen vgl. Kapitel 4.1

	1.4.1999	1.1.2000	1.1.2001	1.1.2002	1.1.2003
Mineralöl	6 Pf./l	6 Pf./l	6 Pf./l ⁶	6 Pf./l	6 Pf./l ⁷
Heizöl	4 Pf./l	-	-	-	-
Erdgas	0,32 Pf./KWh	-	-	-	-
Strom	2 Pf./KWh	0,5 Pf./KWh	0,5 Pf./KWh	0,5 Pf./KWh	0,5 Pf./KWh
Einnahmen	8,4 Mrd DM	17,4 Mrd DM	22,3 Mrd DM	27,5 Mrd DM	32,8 Mrd DM

Abbildung 1: Erhöhung der Steuersätze und resultierende Ökosteuereinnahmen⁸
(nach BMF, 2001; BMU, 2002a; PIA, 2001)

Die Einnahmen aus den o. g. Steuererhöhungen fließen fast vollständig als Bundeszuschuss in die Kassen der Rentenversicherung und reduzieren damit die durch ArbeitgeberInnen und ArbeitnehmerInnen zu tragenden Lohnnebenkosten. Ein geringer Teil des Ökosteueraufkommens wird zur Förderung erneuerbarer Energien eingesetzt. Da der Großteil dieser Mittel den Mineralölsteuererhöhungen zuzurechnen ist, sind sämtliche Ausgabenzwecke für die vorliegende Arbeit relevant und in Abbildung 2 grau hinterlegt.

	1999	2000	2001	2002	2003
Förderung erneuerbarer Energien	0,2 Mrd DM	0,2 Mrd DM	0,3 Mrd DM	0,4 Mrd DM	0,5 Mrd DM
Zuschuss an die Rentenversicherung	8,8 Mrd DM	16,6 Mrd DM	22,4 Mrd DM	27,2 Mrd DM	32,4 Mrd DM
entspricht Beitragsreduzierung um⁹	0,6 Prozentpunkte	1,0 Prozentpunkte	1,3 Prozentpunkte	1,6 Prozentpunkte	1,8 Prozentpunkte

Abbildung 2: Verwendung der Ökosteuereinnahmen (nach BMU, 2002a; PIA, 2001)

Die im Ökosteuergesetz enthaltenen, zahlreichen Sonderregelungen und Ermäßigungen beziehen sich größtenteils auf die Heizöl-, Erdgas- und Stromsteuer und zielen darauf ab, das Produzierende Gewerbe zu entlasten sowie effiziente und ressourcenschonende

⁶ nicht schwefelarme Kraftstoffe werden zum 01.11.2001 mit zusätzlich 3 Pf./l besteuert.

⁷ nicht schwefelfreie Kraftstoffe werden zum 01.01.2003 mit zusätzlich 3 Pf./l besteuert.

⁸ Sämtliche Beträge sind vor Einführung des Euro festgelegt worden und hier deswegen der Übersichtlichkeit halber in DM und Pfennig angegeben. Alle Steuersätze gelten zzgl. 16 % Mehrwertsteuer.

⁹ Differenz zum Rentenversicherungsbeitrag von Arbeitnehmer und Arbeitgeber von 20,3 % vor Einführung der Ökosteuer. Ceteris paribus würde dieser Wert aufgrund der Ökosteuer im Jahr 2003 also voraussichtlich bei 18,5 % liegen.

Energieerzeugung zu fördern. Nur die im Folgenden aufgeführten Bestimmungen betreffen die Mineralölsteuer bzw. den Straßenverkehr und sind daher für diese Arbeit relevant:

- Der treibstoffgetriebene öffentliche Personenverkehr (Linienbusse, Schulbusse, Bahnen und Sammeltaxis) muss nur den halben Steigerungssatz der Mineralölsteuer zahlen (3 Pfennige je Liter pro Jahr).
- Der elektrizitätsgetriebene öffentliche Personenverkehr (Züge, Straßenbahnen, S- und U-Bahnen, Schwebelbahnen, Oberleitungsbusse) wird mit einem auf 50 % ermäßigten Stromsteuersatz begünstigt.
- Darüber hinaus gilt für den in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzten Diesel (Agrardiesel) ein auf insgesamt 50 Pfennig je Liter abgesenkter und begrenzter Steuersatz (BMU, 2002a).

2.2 Psychologische Begründung: Wirksamkeit externer Handlungsanreize

In diesem Abschnitt soll die Wirksamkeit von Umweltsteuern aus psychologischer Perspektive beleuchtet werden. Dazu werden diese zunächst in den Kontext umweltpsychologischer Interventionsstrategien eingeordnet. Daraufhin soll die Wirksamkeit dieser Ansätze sowohl theoretisch als auch empirisch beleuchtet werden. Zum Abschluss des Kapitels werden problematische Aspekte der Interventionsmaßnahmen diskutiert.

Betrachtet man Ökoabgaben als umweltpsychologische Interventionsstrategie zur Verhaltensänderung, so gehören sie zu den Belohnungs- und Bestrafungsansätzen. Diese sind der Gruppe von Interventionstechniken zuzuordnen, die an den *externen* Handlungsbedingungen und nicht an der Person selbst ansetzen. Zusammen mit technischen Veränderungen der Umwelt selbst (sogenannte Verhaltensangebote wie bspw. eine verbesserte Ausstattung des ÖPNV) zielen sie darauf ab, erwünschte Verhaltensweisen zu fördern, indem ihre situationalen Bedingungen verändert werden. Klassische Beispiele für Interventionsstrategien, die dagegen an *internen* Handlungsbedingungen ansetzen, sind Öffentlichkeitskampagnen, die Wissen und Normen zur Verhaltensänderung vermitteln, den äußeren Handlungskontext hingegen unberührt lassen (Homburg & Matthies, 1998).

Forschungshistorisch basieren Belohnungs- und Bestrafungsstrategien auf den verhaltenstheoretischen Ansätzen. Im Kern postulieren diese, dass die Auftretenswahrscheinlichkeit für ein bestimmtes Verhalten steigt, wenn dieses belohnt wird (Gesetz des Effekts von Thorndyke, 1898). Umgekehrt sinkt sie, wenn dem Verhalten ein aversiver Reiz folgt. In der Praxis sind Belohnungen und Bestrafungen nicht leicht zu trennen. Schließlich imp-

liziert die Belohnung von umweltfreundlichem Verhalten, dass gleichzeitig umweltschädliches Handeln bestraft wird. Anders herum gilt dies natürlich genauso. Homburg und Matthies (1998) vermuten, dass der Vergleich mit der bisherigen Situation entscheidend dafür ist, ob eine Intervention als Belohnung umweltgerechten Verhaltens oder Bestrafung von unerwünschten Verhaltensweisen empfunden wird. Die in der Ökosteuer konzipierte Erhöhung der Benzinpreise *ohne* flankierende Senkung der Fahrpreise für alternative Verkehrsmittel dürfte daher eher als Bestrafung des Autofahrens wahrgenommen werden (vgl. Kap. 4.8).

Neben ihrem verhaltenstheoretischen Hintergrund lassen sich Belohnungs- und Bestrafungsstrategien konzeptionell auch mit motivationspsychologischen Ansätzen verknüpfen. Klassisches Beispiel hierfür sind die Erwartungs-mal-Wert-Modelle (Heckhausen, 1989). Danach wird eine Handlung dann ausgeführt, wenn das Subjekt die Handlungsziele positiv bewertet (Wert) *und* die Erreichung dieser Ziele mittels der betreffenden Handlung erwartet (Erwartung). Ein auf umweltrelevantes Verhalten anwendbares Modell in dieser Forschungstradition stellt die Theorie des geplanten Verhaltens dar (Ajzen, 1991; vgl. Homburg & Matthies, 1998). Die dort postulierte Determinante „Einstellung gegenüber dem Verhalten“ beinhaltet sowohl die Erwartung von Verhaltensfolgen als auch die Bewertung dieser Auswirkungen. Unter dieser Perspektive betrachtet, modifizieren Umweltabgaben das subjektive, handlungsspezifische Resultat aus Erwartung und Wert.¹⁰

Die Wirksamkeit entsprechender Interventionen in Bezug auf das Umweltverhalten ist mehrfach belegt worden. In einer Übersicht über entsprechende Interventionsstudien zeigen Dwyer, Leeming, Cobern, Porter und Jackson (1993), dass Belohnungs- und Bestrafungsstrategien in nahezu allen Fällen zu – im Vergleich zur Kontrollgruppe – positiven Effekten führen. Preisliche Anreize stellen damit ein effektives Steuerungsmittel zur Modifizierung umweltrelevanter Verhaltensweisen dar (vgl. Schlag & Schade, 2000a; Wortmann, Stahlberg & Frey, 1992). Zumindest sind diese laut Homburg und Matthies (1998) meist effektiver als Techniken, die allein auf Information setzen.

Nach Diekmann und Preisendörfer (1992) gilt die Effektivität insbesondere für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Sie erklären dies mit der Low-cost vs. High-cost Hypothese. Demzufolge lässt sich umweltrelevantes Verhalten danach unterscheiden, wie

¹⁰ Beispielsweise senken höhere Kraftstoffkosten die *Erwartung*, mit dem Auto kostengünstig (*Wert*) die eigene Arbeitsstätte zu erreichen.

aufwändig dem Individuum Verhaltensänderungen erscheinen. Hohe Verhaltenskosten entstehen insbesondere bei der Verkehrsmittelwahl, wenn das Individuum vom eigenen Pkw auf umweltfreundliche Alternativen umsteigen soll. Dem Low-cost-Bereich zuzuordnen ist dagegen bspw. die Abfallentsorgung, in der Verhaltensmodifikation mit geringerem Aufwand verbunden sind. Nach dieser Differenzierung ist es naheliegend, dass für die Beeinflussung bestimmter Verhaltensbereiche, wie eben die Transportmittelwahl, reine Bewusstseinskampagnen nicht ausreichen, da die subjektiven Kosten einer bedeutsamen Verhaltensänderung zu hoch sind. In diesen High-cost-Bereichen hilft allein die Umschichtung der Verhaltenskosten selbst: Die umweltschädigenden Nutzungsformen müssen im Verhältnis zu den erwünschten Alternativen unangenehmer bzw. teurer werden. Dies kann u. a. mittels Verstärkungsstrategien geschehen (Diekmann & Preisendörfer, 1992).

Verstärkungsorientierte Interventionsstrategien sind aus psychologischer Perspektive allerdings auch mit einigen problematischen Aspekten verbunden, die ihre Umsetzbarkeit und Wirksamkeit potenziell beeinträchtigen. So entstehen hohe finanzielle Kosten, wenn das erwünschte Verhalten mittels positiver Anreize (und nicht mit Bestrafung) gefördert werden soll. Schließlich sind materielle Belohnungen mit permanent anfallenden Aufwendungen verbunden, da das erwünschte Verhalten meist nur solange aufrecht erhalten wird, wie die Belohnungsstruktur besteht (Homburg & Matthies, 1998; Dwyer et al., 1993).

Im Falle von Bestrafungen entfallen diese Kosten selbstverständlich. Nichtsdestotrotz gilt auch hier, dass das Verhalten meist nur so lange gezeigt wird, wie die aversiven Konsequenzen zu erwarten sind (Homburg & Matthies, 1998). Bei Bestrafungsstrategien ist ferner problematisch, dass sie zu Widerstandsreaktionen (Reaktanz, vgl. Kap. 4.8) führen können. D. h. Personen tendieren dazu, gezielt mit konträrem Verhalten zu reagieren, und konterkarieren damit den anvisierten Effekt. Außerdem werden die erwünschten Verhaltensweisen (wie bspw. das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel) negativer bewertet, wenn die Maßnahmen mit der Einschränkung von subjektiver Kontrolle einhergehen (Schahn, 1993b). In diesem Zusammenhang zeigt sich die Bedeutung der *Akzeptanz* solcher Interventionen: Homburg und Matthies (1998) empfehlen aus den o. g. Gründen, potenziell als Bestrafung wahrnehmbare Eingriffe nur dann einzusetzen, wenn diese weithin akzeptiert sind.

Eine andere Option, starke Widerstandsreaktionen zu verhindern, ist eine stetige, fast unmerkliche Erhöhung des Strafreizes (im Fall der Ökosteuer: der Benzinpreise). Dieses Vorgehen birgt jedoch wiederum die Gefahr, dass Gewöhnungseffekte entstehen und damit die Wirksamkeit der Maßnahme in Frage gestellt ist (Hilgers, 1994).

Wortmann et al. (1992) weisen darauf hin, dass selbst die *spürbare* Bestrafung eines unerwünschten Verhaltens durch Preissteigerung allein nicht notwendigerweise einen Anreiz zur Verhaltensänderung bietet. Veränderungen der Kostenstruktur bleiben dann wirkungslos, wenn den Betroffenen das Handlungswissen darüber fehlt, welche Verhaltensweisen zur Vermeidung der erhöhten Kosten geeignet sind. In diesem Fall wird die Maßnahme nicht nur auf Reaktanz treffen, sondern auch in ihrem Lenkungsziel schlicht wirkungslos bleiben. Aus diesem Grund ist es erforderlich, erhöhte Benzinpreise durch Ausweichangebote wie attraktive ÖPNV-Verbindungen oder Hinweise auf sparsamere Fahrtechniken zu ergänzen. Häufig können Belohnungs- und Bestrafungsansätze erst in Begleitung dieser Interventionsstrategien überhaupt zielführend sein.

Ein weiterer problematischer Nebeneffekt, der mit materiellen Belohnungs- und Bestrafungsstrategien verknüpft ist, wird in wirtschaftswissenschaftlichen Konzeptionen häufig übersehen und sollte deswegen von der Psychologie besonders hervorgehoben werden (Frey, 1992). Es handelt sich dabei um die Korrumpierung der intrinsischen Motivation durch externe Anreize. D. h. die materielle Entlohnung einer erwünschten Verhaltensweise ersetzt einen ggf. bis dahin bestehenden, inneren Antrieb für dieses Verhalten. In der Konsequenz wird eine zuvor „freiwillig“ ausgeführte Handlung nun nur noch *aufgrund* und *während* der externen Verstärkung realisiert (Deci, 1971). Dieser Effekt lässt sich auf zweierlei Weise erklären: Zum einen schränken Preismaßnahmen den subjektiven Handlungsspielraum der Betroffenen ein und verringern so das Kontrollempfinden¹¹ (vgl. Kap. 4.8). Da das eigene Handeln nun auf die eingeschränkten Möglichkeiten zurückgeführt werden kann, würde es durch zusätzliche intrinsische Motivation „übererklärt“ (overjustification hypothesis von Lepper, Greene & Nisbett, 1973): Ein *eigener*, über den externen Anreiz hinausgehender Antrieb ist zur Erklärung des Verhaltens nicht mehr notwendig. Zum anderen führen Preiserhöhungen dazu, dass jegliche Skrupel bei der Verhaltensausführung wirkungslos werden, sobald der zusätzliche Preis für die unerwünschte Handlung gezahlt wurde. Salopp ausgedrückt, kaufen sich die Individuen von ihren Schuldgefühlen frei (Frey, 1992).

Die vorstehende psychologische Betrachtung von Preismaßnahmen zeigt, dass diese zwar problematische Nebenwirkungen mit sich bringen können, zur Veränderung mancher

¹¹ Dies tun sie jedoch immerhin in geringerem Ausmaß als die – in der Umweltpolitik häufig stattdessen angewandten – Gebote und Verbote (vgl. Frey, 1992).

Verhaltensweisen (im High-cost-Bereich) jedoch unerlässlich sind. In der Konsequenz heißt dies, dass materielle Belohnungen und Bestrafungen dann wirksam sind, wenn sie reaktanzminimierend aber spürbar eingeführt und durch zusätzliche Maßnahmen wie die Bereitstellung von Informationen und Verhaltensalternativen ergänzt werden.

2.3 Ökonomische Begründung: Effizienz von Abgabenlösungen

In diesem Kapitel werden umweltpolitische Abgabenlösungen wie die Ökosteuer unter wirtschaftswissenschaftlicher Perspektive betrachtet. Nachdem festgestellt wurde, dass Preismaßnahmen aus psychologischem Blickwinkel zur Veränderung von Verhaltensweisen erforderlich sein können, soll ihre Notwendigkeit und Effizienz nun aus umweltökonomischer Perspektive belegt werden¹². Dazu wird zunächst erörtert, inwiefern staatliche Eingriffe zur Förderung des Umweltschutzes überhaupt notwendig sind. Im Anschluss wird erläutert, warum Umweltsteuern ein geeignetes Mittel dazu darstellen können.

Die Theorie externer Effekte, deren Urheber der o. g. Ökonom Arthur Cecil Pigou (1920) ist, erklärt, warum der Markt beim Umweltschutz versagt und staatliche Eingriffe erforderlich werden: Danach bringen zahlreiche wirtschaftliche Aktivitäten Auswirkungen mit sich, die ökonomische Größen (Vermögen, Einkommen etc.) Dritter bzw. der Allgemeinheit beeinträchtigen, ohne dass der Urheber der Aktivität für den Schaden aufkommen muss. Beispielsweise verringert die Nutzung des Autos möglicherweise den Ertrag landwirtschaftlicher Betriebe (durch Schadstoffausstoß), die Lebensqualität von AnwohnerInnen (durch Lärmemissionen) und die Entwicklungschancen künftiger Generationen (durch Rohstoffverbrauch), ohne dass dies den AutofahrerInnen in Rechnung gestellt würde. Dieser Zusammenhang führt dazu, dass zahlreiche Aktivitäten über das gesellschaftlich optimale Maß hinaus betrieben werden, weil den VerursacherInnen nicht all jene Kosten berechnet werden, die der Gesamtgesellschaft entstehen (Cansier, 1996).

Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die externen Kosten einer wirtschaftlichen Aktivität möglichst vollständig zu internalisieren, also den UrheberInnen zuzuschreiben. Eine solche Maßnahme hat zum einen zur Konsequenz, dass die gesellschaftlichen Kosten im Sinne des Verursacherprinzips gerecht verteilt werden (vgl. Kap. 4.5). Zum anderen bewirkt sie, dass die derart zusätzlich belastete Aktivität in geringerem Ausmaß betrieben

wird, da die Kosten hierfür steigen. Solange die externen Kosten hingegen *nicht* internalisiert werden, besteht für die Akteure keinerlei Anreiz, ihre Umweltnutzung zu reduzieren (Cansier, 1996).

Umweltsteuern, die bestimmte Stoffe, Produkte oder Dienstleistungen verteuern, repräsentieren eine Option, externe Kosten zumindest näherungsweise zu internalisieren. Die in der Umweltpolitik bisher vorrangig angewandten Ge- und Verbote stellen ebenfalls Versuche dar, externe Kosten zu internalisieren und schädlichen Umweltverbrauch zu reduzieren. Abgaben auf umweltbelastende Aktivitäten lassen dem Individuum jedoch die maximale Freiheit, die Höhe des eigenen Aktivitätsniveaus und die jeweils effizientesten bzw. angenehmsten Ausweichstrategien selbst zu bestimmen. Ökosteuern führen daher dazu, dass jeder Akteur die Umweltnutzung genau auf das Level reduziert, bei dem sich die subjektiven Kosten für die betreffende Aktivität und den Verzicht darauf die Waage halten. Im Unterschied dazu würden starre Auflagen (Ge- und Verbote) bewirken, dass alle Betroffenen unabhängig von individuellen Präferenzen und Kostenstrukturen die Umweltnutzung auf den gleichen Grenzwert reduzieren müssten. Dies würde einen stärkeren Eingriff in die (wirtschaftliche) Freiheit bedeuten und wäre gesamtgesellschaftlich ineffizient (Cansier, 1996).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Ökosteuern ein aus wirtschaftswissenschaftlicher Perspektive grundsätzlich sinnvolles und effizientes Mittel darstellen, umweltschädliche Verhaltensweisen auf ein verträgliches Niveau zu reduzieren. Da Umweltabgaben nicht allein bestimmte Aktivitäten verteuern und diese folglich verringern (*Lenkungs*funktion), sondern gleichzeitig Staatseinnahmen erzielen, haben sie zudem eine *Finanzierungsfunktion*. D. h. die mittels Ökosteuer eingenommen Beträge können eingesetzt werden, um bestimmte Ziele wie die Förderung des Umweltschutzes oder die Senkung der Arbeitskosten zu erreichen (vgl. Kap 2.1).

2.4 Einstellung der Bevölkerung zur Ökosteuer

Nachdem die prinzipielle Effektivität von Ökoabgaben fachwissenschaftlich begründet wurde, soll in diesem Abschnitt beleuchtet werden, wie die grundsätzliche Idee von Umweltsteuern einerseits und die konkreten Regelungen der Ökologischen Steuerreform in

¹² Für eine umfangreichere und kontroverse Diskussion dieses Themas muss auf die dazu zahlreich vorhandene umweltökonomische Fachliteratur verwiesen werden. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit

der BRD andererseits von der Bevölkerung beurteilt werden. Es wird dabei deutlich, dass die – in einer Demokratie erforderliche – Zustimmung zu diesem Instrument bisher nicht ausreichend vorhanden ist.

Da *vor* der Einführung der Ökologischen Steuerreform in Deutschland lediglich die Einstellung gegenüber dem allgemeinen Konzept von Umweltabgaben bzw. einer fiktiven spezifischen Variante davon erhoben werden konnte, sind die entsprechenden Meinungsumfragen nur bedingt vergleichbar. Zu sehr unterscheiden sich die jeweils zugrundegelegten Attribute der befragten Maßnahme, die konkrete Frageformulierung und die existierenden Vorkenntnisse bei den Befragten. Dementsprechend uneinheitlich gestalten sich die Resultate.

Frage: „In jüngster Zeit wird über eine sogenannte Ökologische Steuerreform diskutiert. Haben Sie von dieser Diskussion um eine Ökologische Steuerreform schon gehört?“			
Angaben in %	Erhebung 1996	Erhebung 1998	Erhebung 2000
Ja	30	35	78
Nein	70	65	22

Abbildung 3: Bekanntheit der Ökologischen Steuerreform (nach BMU, 2000)

In zwei repräsentativen Studien für das Bundesumweltministerium vor der Einführung der Ökologische Steuerreform konnte nur ein Drittel der Befragten etwas mit dem Begriff anfangen (vgl. Abb. 3). Diejenigen BefragungsteilnehmerInnen, die bereits von der Ökosteuer gehört hatten, stimmten jeweils mehrheitlich der schrittweisen Einführung einer aufkommensneutralen Steuerreform zu (vgl. Abb. 4; BMU, 1996; BMU, 1998). Es ist jedoch denkbar, dass es sich bei den mit der Ökosteuer Vertrauten um eine selektive, diesem Instrument gegenüber aufgeschlossene Teilstichprobe handelt.

Das Resultat der Schweizer Volksabstimmung über eine zusätzliche Kraftstoffsteuer am 9. März 1993 stellt hingegen einen überzeugenderen Akzeptanzbeleg dar (allerdings für die Bevölkerung der Schweiz). Eine knappe Mehrheit der WählerInnen votierte damals für die Erhöhung des Benzinpreises um 20 Rappen (ca. 11 Cents) pro Liter (Franzen, 1997). Interessanterweise berichtet Franzen (1997) gleichzeitig von Befragungsergebnissen, bei denen nur rund 40 % der Schweizer BürgerInnen einer Erhöhung der Benzinsteuer bei voller Rückerstattung der Einnahmen zustimmten.

den wirtschaftlichen Gegenargumenten zur Ökosteuer liefern bspw. Schlegelmilch und Görres (1996).

Frage: „Unter der Annahme, daß sich die gesamte Steuerbelastung für die Bevölkerung und die Unternehmen nicht verändert, was würde am ehesten Ihre Zustimmung finden: eine rasche ökologische Steuerreform, eine schrittweise ökologische Steuerreform, oder ein Verzicht auf eine solche Reform?“		
Angaben in %	Erhebung 1996	Erhebung 1998
rasche Reform befürwortet	24	27
schrittweise Reform befürwortet	60	55
auf Reform verzichten	16	18

Abbildung 4: Einstellung zur Ökosteuer, bei den Befragten, die schon etwas davon gehört haben (nach Schophaus, 2000)

Auch die übrigen, dem Verfasser bekannten Studien verweisen auf eine eher ablehnende Haltung gegenüber Umweltabgaben. In einer Untersuchung von Karger, Schütz und Wiedemann (1993) akzeptierten lediglich 23 % der befragten Deutschen eine Erhöhung des Benzinpreises um 1 DM (ca. 51 Cents) pro Liter. Einer repräsentativen Forsa-Umfrage unter 1000 BürgerInnen zufolge sprachen sich 1998 50 % der Befragten gegen eine Ökosteuer aus, während nur 42 % eine Besteuerung von Energie für sinnvoll hielten (Taz, 1998). Schlag und Schade (2000a) kommen auf der Basis ihrer Literaturrecherchen zu dem Schluss, dass ein Großteil der Bevölkerung solche Maßnahmen entschieden ablehnt, die zur Verteuerung des MIV beitragen.

Es zeigt sich also, dass bereits die Beurteilung dieser vollkommen hypothetischen¹³ Maßnahmenpakete überwiegend negativ ausfällt. Die Bewertungen beziehen sich dabei auf höchst unterschiedliche Akzeptanzobjekte – von spezifischen Benzinabgaben bis hin zu umfassenden Steuerreformkonzepten. Sie geben daher keinerlei Aufschluss darüber, auf welche Argumente und Bedingungen die geäußerten Meinungen zurückzuführen sind. Die *nach* der Einführung der Ökologischen Steuerreform durchgeführten Befragungen haben dagegen den Vorteil, dass sie eine einheitliche, weil rechtlich verbindliche Variante von Umweltsteuern zur Grundlage haben (vgl. Kap. 2.1). Zudem ist aufgrund der ausführlichen politischen Kontroversen und Medienberichterstattung das Vorwissen innerhalb der Bevölkerung wesentlich ausgeprägter (BMU, 2002b; BMU, 2000; vgl. Abb. 3). Auffällig ist, dass diese Studien sämtlich von eher ablehnenden Reaktionen auf die Ökosteuer berichten.

Im Februar 1999 konfrontierte die Forschungsgruppe Wahlen e.V. repräsentativ ausgewählte BürgerInnen mit den Regelungen der geplanten Ökologischen Steuerreform: „Die Bundesregierung plant eine zusätzliche Steuer auf alle Energiearten, also Strom, Gas, Benzin und Heizöl, um damit eine Senkung der Lohnnebenkosten zu finanzieren. Finden

Sie das gut oder finden Sie das nicht gut?“. Lediglich knapp 30 Prozent der Befragten befürworteten die beschriebene Steuerreform (Schophaus, 2000).

Insbesondere in Folge des enormen Anstiegs der Benzin- und Dieselpreise im Sommer und Herbst des Jahres 2000 traf die Ökosteuer auf ausgeprägten Widerstand, obwohl die Kostenexplosion nur sehr begrenzt den Auswirkungen der Ökologischen Steuerreform zuzuschreiben waren (Santarius & Beuermann, 2000; BMU, 2001). Im Oktober 2000 wünschten laut einer weiteren Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen 61 % der BürgerInnen die Aussetzung der Steuer, während nur 33 % für ihre Beibehaltung votierten (Raschke, 2001).

Die im Auftrag des Bundesumweltministeriums von Udo Kuckartz durchgeführte, repräsentative Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2002“ (BMU, 2002b; vgl. Abb. 5-6) stellt die aktuellsten Ergebnisse zur Perzeption der Ökologischen Steuerreform in der Bevölkerung zur Verfügung. Dazu wurden die BürgerInnen zum einen um eine pauschale Positionierung gebeten, deren Resultate eine mehrheitliche Ablehnung dieses Instrumentes in seiner jetzigen Form signalisieren (vgl. Abb. 5).

Frage: „Wie Sie vielleicht wissen, ist im Januar dieses Jahres eine weitere Stufe der sogenannten Ökosteuerreform in Kraft getreten. Die Kosten für den Energieverbrauch sind dadurch steuerbedingt angestiegen. Im Gegenzug sinken die Arbeitskosten, d. h. der Rentenbeitrag bei den Lohnnebenkosten wird verringert. Was halten Sie persönlich von der heutigen Ökosteuer?“

Angaben in Prozent	bin für die Ökosteuer	bin gegen die Ökosteuer	weiß nicht
	29	52	19

Abbildung 5: Generelle Bewertung der Ökosteuer (nach BMU, 2002b)

Zum anderen wurde die Akzeptanz der Ökosteuer mittels Zustimmung und Ablehnung von typischen Argumentationsfiguren erhoben (vgl. Abb. 6). Insgesamt zeigt sich, dass das Grundprinzip der Ökologischen Steuerreform zwar akzeptiert wurde, ihre konkrete Ausgestaltung jedoch überwiegend auf Kritik traf: Sowohl die Behauptung, die Ökologische Steuerreform sei sozial ungerecht und diene nur zum Abkassieren, als auch die Aussage, sie leiste keinen Beitrag zur Lösung der Umweltprobleme, fanden mehrheitlich Zustimmung unter den Befragten. Darüber hinaus glaubte nur ein Drittel, dass die Ökologische Steuerreform zusätzliche Arbeitsplätze schaffe. Auf positive Resonanz trafen lediglich grundsätzliche Aussagen zum Konzept von Umweltsteuern. Hier war jeweils die Mehrheit der Befragten der Meinung, dass Energiesteuern generell zum Umweltschutz

¹³ mit Ausnahme der im Schweizer Volksentscheid zur Abstimmung stehenden Regelungen

beitragen können, sowie dass es gerecht sei, umweltschonendes Verhalten steuerlich zu entlasten (BMU, 2002b).

Frage: „Im Folgenden haben wir einige Aussagen zur Ökologischen Steuerreform zusammengestellt. Bitte sagen Sie mir jeweils, inwieweit Sie den Aussagen zustimmen oder nicht zustimmen				
Angaben in %	stimme voll und ganz zu	stimme weitgehend zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu
Höhere Energiesteuern regen zum Energiesparen an und entlasten die Umwelt.	15	39	33	13
Die Ökologische Steuerreform ist sozial ungerecht und dient lediglich dazu, beim Bürger abzukassieren.	36	32	27	5
Die Steuerreform macht Energie teurer und menschliche Arbeit billiger – dies schafft zusätzliche Arbeitsplätze.	6	24	50	20
Es ist nur recht und billig, wenn diejenigen, die die Umwelt in geringerem Maße belasten und etwas für den Umweltschutz tun, weniger Steuern bezahlen.	30	49	16	5
Die Ökologische Steuerreform leistet keinen Beitrag zur Lösung der Umweltprobleme	31	34	30	5

Abbildung 6: Zustimmung zu Aussagen über die Ökologische Steuerreform (aus BMU, 2002b)

Die vorgestellten Studien belegen, dass die Ökosteuer teilweise als hypothetisches Konzept, insbesondere jedoch als realisierte Maßnahme in der Bevölkerung überwiegend abgelehnt wird. Diese Reaktion steht im Gegensatz zu der in den vorangehenden Kapiteln begründeten Befürwortung dieses Instrumentes von wissenschaftlicher Seite. Die Gründe für diesen Widerspruch und die geringe Akzeptanz unter den BürgerInnen, werden jedoch aus den existierenden demoskopischen Studien nicht ersichtlich, da die Bedingungen von Zustimmung und Ablehnung dort kaum thematisiert werden. Diese Hintergründe herauszufinden, ist Ziel der vorliegenden Arbeit.

3 Bisherige Forschung zu möglichen Akzeptanzbedingungen

Warum trifft die Ökosteuer auf eine solch negative Resonanz in der Bevölkerung? Diese Frage soll im Folgenden differenziert werden. Dazu werden zunächst verschiedene theoretische und empirische Arbeiten diskutiert. Ziel ist es, diejenigen Variablen zu identifizieren, die die Akzeptanz der Mineralölsteuererhöhungen beeinflussen könnten. Mithilfe des Interviewleitfadens (vgl. Anhang) kann ihre Relevanz im Rahmen der empirischen Untersuchung eruiert werden. Am Ende des Forschungsprozesses soll eine differenziertere und realitätsgerechtere Sammlung von Erklärungshypothesen für die Ökosteuerakzeptanz stehen.

Wird die *Akzeptanz* eines Gegenstandes untersucht, muss zunächst geklärt werden, was unter diesem Begriff zu verstehen ist: *Akzeptanz* wird im Wörterbuch mit „Bereitschaft, etwas anzunehmen“ definiert (Die neue deutsche Rechtschreibung, 1996, S. 184). Es handelt sich also um einen aktiven, freiwilligen Prozess, der sich beispielsweise vom passiven Dulden oder Tolerieren unterscheidet (vgl. Lucke, 1995). In der Sprache psychologischer Konzepte soll Akzeptanz hier als affirmative Einstellung¹⁴ einem bestimmten Gegenstand gegenüber verstanden werden (vgl. Lucke, 1995).

Einstellungen beinhalten nach dem Dreikomponentenmodell kognitive, affektive und konative (verhaltensbezogene) Reaktionen auf ein Objekt (Eagly & Chaiken, 1993; Rosenberg & Hovland, 1960). D. h. der innerpsychische Vorgang der Akzeptanz mit seinen rationalen und emotionalen Inhalten manifestiert sich letztlich auch in beobachtbaren Verhaltensweisen, sei es die geäußerte Meinung in der politischen Diskussion, das Verfassen eines Leserbriefes oder das Abstimmungsverhalten bei einer Parlamentswahl¹⁵.

Die vorliegende Analyse beschränkt sich jedoch auf die kognitiven und affektiven Aspekte von Akzeptanz. Die Vernachlässigung der konativen Komponente ist zum einen gerechtfertigt, weil keine einzelne, zentrale Verhaltensweise Ziel denkbarer Interventionen bzgl. der Ökosteuer ist¹⁶. So beobachten die Ökosteuer befürwortende Parteien und PolitikerInnen zwar sehr genau die in demoskopischen Umfragen geäußerten Wahlabsichten.

¹⁴ Einstellung wiederum ist definiert als „psychologische Tendenz, die sich in der Bewertung einer bestimmten Entität durch ein gewisses Maß an Wohlwollen oder Mißfallen ausdrückt“ (Eagly & Chaiken, 1993, zitiert nach Stahlberg & Frey, 1996, S. 221).

¹⁵ zum Zusammenhang von Einstellung und Verhalten vgl. Stahlberg und Frey (1996)

Das Wahlverhalten selbst wird jedoch von wesentlich mehr Determinanten beeinflusst als von der Einstellung zur Ökosteuer, so dass es als abhängige Variable in einer Untersuchung zur Akzeptanz der Ökosteuer nicht in Frage kommt.

Zum anderen weisen zahlreiche akzeptanzrelevante Verhaltensweisen – wie bspw. der verbale Ausdruck einer entsprechenden Überzeugung – vermutlich eine hohe Korrelation mit den kognitiven und affektiven Aspekten der Einstellung auf, da die Verhaltenskosten der Meinungsäußerung meist gering sein dürften (vgl. Diekmann & Preisendörfer, 1992 sowie Kap. 2.2). Aus diesem Grund brächte die Erhebung solcher akzeptanzkonformer Verhaltensweisen keinen nennenswerten Erkenntnisgewinn. Darüber hinaus würde eine Einbeziehung der konativen Komponente in die abhängige Variable dieser Untersuchung eine wesentlich elaboriertere Theoriebildung und eine veränderte Empirie erfordern.

Aus diesen Überlegungen heraus wird Akzeptanz in dieser Arbeit verstanden als kognitiv und emotional affirmative Haltung einem Objekt gegenüber.

Im nächsten Schritt muss geklärt werden, *wer* akzeptiert und *was* akzeptiert wird. Lucke (1995) zufolge wird in der Akzeptanzforschung zwischen einem Akzeptanzsubjekt („Akzeptanz durch wen?“) und einem Akzeptanzobjekt („Akzeptanz wovon?“) unterschieden. Gegenstand der vorliegenden Arbeit sind die Regelungen, die vom Bundestag am 09.03.1999 mit dem Gesetz zum Einstieg in die Ökologische Steuerreform und am 12.11.1999 mit dem Gesetz zur Fortführung der Ökologischen Steuerreform beschlossen wurden (Raschke, 2001). Wie bereits in Kapitel 1 erläutert, wird die vorliegende Analyse dabei auf die den MIV betreffenden Facetten der Ökosteuer fokussiert. *Akzeptanzobjekt* ist also die Erhöhung der Benzinpreisabgaben mittels der Ökosteuer samt der begleitenden Verwendung der Steuereinnahmen und den argumentativen Begründungen (vgl. Kap. 2.1).

Akzeptanzsubjekte der vorliegenden Untersuchung sind potenziell alle von diesen Maßnahmen betroffenen BürgerInnen. Es handelt sich also um Individuen, die in Bezug auf die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem politischen Instrument Ökosteuer überwiegend als Laien zu bezeichnen sind (vgl. im Unterschied dazu Schophaus, 2000), deren Einstellung ihm gegenüber jedoch von zentraler Bedeutung in einem demokratischen System ist (zur Auswahl der InformantInnen vgl. Kap. 5.2.1).

¹⁶ Anders wäre dies bspw. bei einer Intervention zur Förderung des Umweltbewusstseins bei der Verkehrsmittelwahl. Hier interessiert letztlich nur das manifeste Verhalten in Form von verstärkter Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Dieses Kapitel gibt im Folgenden den Forschungsstand zur Analyse der Einflussfaktoren auf die Akzeptanz der Ökosteuer oder vergleichbarer politischer Instrumente wieder. Dabei werden zunächst theoretische Ansätze beleuchtet, die Determinanten der Zustimmung bestimmen und klassifizieren. Anschließend werden diejenigen empirischen Studien vorgestellt, deren Erkenntnisse in diesem Zusammenhang relevant sind.

3.1 Theoretische Modelle

Eine intensive Analyse der existierenden Literatur insbesondere zur Umwelt-, Steuer-, Verkehrs- und Marktpsychologie, zur Umweltökonomie und Umweltpolitik sowie zur Soziologie der Akzeptanz brachte kein umfangreiches theoretisches Modell zutage, das explizit alle potenziellen Prädiktoren der Ökosteuerakzeptanz überzeugend klassifiziert oder gar in Wirkungszusammenhänge setzt. Der Mangel an psychologischer Literatur lässt sich u. a. zurückführen auf die Vernachlässigung von wirtschaftspsychologischen Fragestellungen in der Psychologie insgesamt (Pelzmann, 1988) sowie von *umweltpolitischen* Problemen in der Umweltpsychologie (Dollase, 1999). Hinzu kommt, dass die Ökosteuer bzw. die damit einhergehende Erhöhung der Mineralölsteuer als real existierendes Akzeptanzobjekt im deutschsprachigen Raum erst seit kurzem empirisch zugänglich ist¹⁷. Schon allein aus diesem Grund fehlen selbst in der umfangreichen wirtschafts- und politikwissenschaftlichen Literatur zur Ökosteuer Erörterungen ihrer Kommunizierbarkeit und Akzeptanz (eine Ausnahme dazu repräsentiert die Arbeit von Reiche & Krebs, 1999).

Nichtsdestotrotz existieren einige theoretische Vorlagen, die in einem – mehr oder weniger – starken Zusammenhang mit der eigenen Fragestellung stehen. Diese werden in den folgenden Unterkapiteln vorgestellt. Der Überblick – von allgemeinen hin zu eher spezifischen Betrachtungsweisen – beginnt mit der Systematik akzeptanzrelevanter Faktoren von Lucke (1995). Darauf folgt das Modell der Steuerzufriedenheit von Jonas, Heine und Frey (1999), dessen abhängige Variable (das Einstellungsobjekt) sich bereits auf staatliche Abgaben beschränkt. Abschließend wird das Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel

¹⁷ Bis zur Einführung der Ökosteuer 1999 wären zwar theoretische Überlegungen und Untersuchungen hinsichtlich ihrer Akzeptierbarkeit (als in die Zukunft gerichtetes Konzept) denkbar. Aber auch solche waren im Rahmen der Literaturrecherche nicht auszumachen.

(1997) behandelt, das die spezifische Akzeptanz preispolitischer Maßnahmen im Straßenverkehr untersucht.¹⁸

Die Literatursuche wurde u. a. geleitet von dem Ziel, ein theoretisches Modell auszumachen, an dem die Strukturierung und Klassifikation der in Frage kommenden Einflussgrößen auf die Akzeptanz der Mineralölsteuererhöhung angelehnt werden kann. Die entdeckten Theorien werden daher insbesondere anhand der Verwendbarkeit für die eigene Untersuchung bewertet. Es wird dabei gezeigt, dass das von Schlag und Teubel (1997) vorgelegte Akzeptanzmodell am ehesten als Strukturierungsgrundlage für die eigenen Vorannahmen in Frage kommt. Da auch die beiden anderen Theorien potenzielle Einflussfaktoren auf die Ökosteuerakzeptanz aufführen, wird bei ihrer jeweiligen Erwähnung auf die Konkretisierung auf das Akzeptanzobjekt Ökosteuer in Kapitel 4 verwiesen.

3.1.1 Systematik akzeptanzrelevanter Faktoren von Lucke (1995)

Als Vorarbeiten einer „Theorie der Akzeptanz“ (Lucke, 1995, S. 361) hat die Autorin sämtliche Einflussvariablen, die „die Akzeptabilität und gesellschaftliche Akzeptanz von Techniken, wissenschaftlichen Ergebnissen, Kunstwerken, Gesetzen, Politiken, Alltagsnormen und Geschlechterrollen fördern oder aber diese *be-*, teilweise auch ganz *verhindern* [Hervorhebung i. Orig.]“ (Lucke, 1995, S. 361), zusammengestellt. Sie versteht die systematische Sammlung als vorläufiges Set unabhängiger Variablen mit dem Ziel, die Formulierung konkreter Forschungshypothesen vorzubereiten, deren empirische Überprüfung und theoretische Elaboration mittelfristig in eine soziologische Theorie der Akzeptanz münden könnten. Die zahlreichen potenziellen Bestimmungsgrößen der Akzeptanz mit teilweise noch unbestimmten Wirkungsrichtungen werden sieben Faktorengruppen zugeordnet (einen Überblick gibt Abbildung 7). Die den Kategorien untergeordneten einzelnen Einflussvariablen sollen in diesem Kapitel kurz dargestellt werden.

¹⁸ Arbeiten zur Akzeptanz von Risiken (bspw. Rohrmann, 1997) werden im folgenden Überblick nicht behandelt, weil das dort konkretisierte Akzeptanzobjekt keine staatliche Maßnahme darstellt und somit keinen Erkenntnisgewinn gegenüber dem allgemeineren Modell von Lucke (1995) hervorbringt.

Faktorengruppe		Ausgewählte Einflussfaktoren
I	Situations- und Problemebene	<ul style="list-style-type: none"> • Objektive oder Subjektive Betroffenheit von Risiken • Angenommene oder tatsächliche Beeinflussbarkeit • Problemrelevanz
II	Akteursebene	<ul style="list-style-type: none"> • Kompetenz und Glaubwürdigkeit • Zurechenbarkeit und Verantwortbarkeit
III	Legitimationsebene	<ul style="list-style-type: none"> • Faktische Begründbarkeit und (prinzipielle) Begründungsbedürftigkeit • Rechtfertigungsfähigkeit
IV	Verhaltens-, Norm- und Werteebene	<ul style="list-style-type: none"> • Gewohnheit sowie aktuelle und künftige Verbreitetheit • Normativität, Sanktionabilität und Moralisierbarkeit • Disponibilität und routinemäßige Diskutiertheit
V	Wahrnehmungs- und Einstellungsebene	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmungsblockaden und Sättigungseffekte • Meinungsklima und Mehrheitstrends • Stereotypen, Vorurteile und Sperrklinkeneffekte
VI	Bezugsgruppenebene	<ul style="list-style-type: none"> • Gruppenkonsens und Konformitätsdruck • Soziale Nähe und räumliche Distanz • Entfernungen und Affinitäten zum Akzeptanzzentrum
VII	Biographieebene	<ul style="list-style-type: none"> • Sozialstrukturelle Zugehörigkeiten • Soziobiographische Erfahrungen

Abbildung 7: Systematik akzeptanzrelevanter Faktoren (aus Lucke, 1995)

Zu der Situations- und Problemebene als erster der sieben Faktorengruppen zählt die Autorin die objektive und subjektive Betroffenheit sowie die Relevanz von Problemen und Problemlösungen, die deren Akzeptanz in unterschiedlicher Richtung beeinflussen können (vgl. Kap. 4.1). Akzeptanzrelevant ist außerdem die grundsätzliche Veränderbarkeit von Missständen. So werden Untersuchungen zufolge gesetzliche Restriktionen eher akzeptiert, wenn das betreffende Problem als prinzipiell korrigierbar gilt. Die Akzeptanz solcher Maßnahmen steigt weiter, wenn bei der Implementierung derselben zudem Beteiligungsmöglichkeiten der Betroffenen bestehen bzw. von diesen wahrgenommen werden (vgl. Kap. 4.8) (Lucke, 1995).

Auf der Akteursebene wirken zunächst tatsächliche Kompetenz und Kompetenzunterstellungen akzeptanzfördernd. So erhöht sich die Zustimmung zu Problemlösungen, wenn diese an Personen bzw. Institutionen delegiert werden, die als die geeignetsten gelten. Kompetenzzuschreibung alleine reicht jedoch nicht aus. Vielmehr ist die Akzeptanz von propagierten Lösungsvorschlägen, Warnungen, Zukunftsvisionen etc. zudem stark von

der Vertrauenswürdigkeit der Quelle abhängig (vgl. Kap 4.9). Ebenfalls auf der Akteurs-ebene anzusiedeln ist die Zurechnung von Verantwortung. Dies gilt beispielsweise für die Akzeptanz von Belastungen und Wiedergutmachungsforderungen, welche nur dann akzeptiert werden, wenn die Betroffenen auch verantwortlich für die entstandenen Schäden erscheinen (Lucke, 1995; vgl. Kap. 4.2).

Die dritte Faktorengruppe akzeptanzrelevanter Einflussgrößen ist die Legitimations-ebene. Hier spielt die argumentative Begründbarkeit beispielsweise von politischen Maßnahmen eine Rolle (vgl. Kap. 4.4). Rechtfertigungsfähigkeit als weiterer Akzeptanzprädiktor meint darüber hinaus, dass die Zustimmung zu Meinungen und Verhaltensweisen erleichtert wird, „wenn diese sich innerhalb von gesellschaftlich etablierten und allgemein anerkannten Mustern bewegen und bildlich gesprochen `nicht aus dem Rahmen fallen`“ (Lucke, 1995, S. 372).

Auf der Verhaltens- Norm- und Werteebene ist zunächst die Vertrautheit ein akzeptanzprägendes Element. Hiermit wird die allein auf dem Faktor Zeit beruhende Gewöhnung an gängige Verhaltensweisen – wie eben auch Muster politischer Interventionen – angesprochen, die die Akzeptanz neuer, unbekannter Maßnahmen erschwert¹⁹. Das Akzeptanzkriterium der aktuellen und künftigen Verbreitetheit verweist darauf, dass das zahlenmäßige Vorkommen bestimmter Einstellungen (bspw. Zustimmung zur Ökosteuer) die Akzeptierbarkeit des Einstellungsobjektes beeinflusst. Der mit Normativität, Sanktionabilität und Moralisierbarkeit bezeichnete Faktor ist für die eigenen Überlegungen insofern nicht relevant, als er die Akzeptanz von gesellschaftlich sanktionierten *Verhaltensweisen* wie bspw. Drogenkonsum betrifft. In Bezug auf Disponibilität bzw. regelmäßiger Diskutiertheit stellt die Autorin die These auf, dass die Akzeptanz von Themen und Politiken abnimmt, wenn diese zu häufig thematisiert und propagiert werden (Lucke, 1995).

Die fünfte Faktorengruppe stellt die Wahrnehmungs- und Einstellungsebene dar. In Bezug auf Wahrnehmungsblockaden und Sättigungseffekte wird darauf verwiesen, dass Meinungsmärkte mit Ablehnung reagieren, wenn sie von neuen Vorschlägen, Argumenten oder Veränderungen überschwemmt werden. Dazu gehört auch die für die Ökosteuer relevante Beobachtung, dass „innerhalb kurzer Zeit aufeinanderfolgende Steuererhöhungen . . . die Akzeptanzschwellen für weitere Erhöhungen“ (Lucke, 1995, S. 380) herabsetzen (vgl.

¹⁹ In der Ökosteuerdiskussion wird oft darauf hingewiesen, dass die aus fachwissenschaftlicher Sicht effizienten und damit gesellschaftlich vorteilhaften Abgabenlösungen u. a. daran scheitern, dass sie nicht in das bekannte Muster staatlicher Interventionen passen (vgl. Cansier, 1996, Schlag & Schade, 2000a).

Kap. 4.8). Die akzeptanzrelevanten, aber kaum objektiv zu fassenden Phänomene Meinungsklima und Mehrheitstrend zählen ebenfalls zu den Einflussgrößen auf der Wahrnehmungs- und Einstellungsebene. Zu dieser Gruppe zählt die Autorin auch Stereotypen, Vorurteile und Sperrklinkeneffekte²⁰, welche jeweils die Akzeptanz konformer Positionen fördern (Lucke, 1995).

Die Bezugsgruppenebene umschließt, wie ihre Bezeichnung nahe legt, akzeptanzrelevante Einflüsse aus dem sozialen Umfeld. Sie sollen hier nur kurz aufgezählt werden, da entsprechende sozialpsychologische Untersuchungen den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen würden. Zu den Faktoren der Bezugsgruppenebene zählen Gruppenkonsens und Konformitätsdruck (vgl. von Avermaet, 1996), die ablehnende oder zustimmende Haltungen befördern können. Eine hohe soziale bzw. räumliche Nähe zum Einstellungsobjekt (z. B. alltäglicher Umgang mit homosexuellen Menschen) kann akzeptanzsteigernd wirken. Entfernung und Affinität zum Akzeptanzzentrum bezeichnet die Wirkung von MeinungsführerInnen und trend settern (Lucke, 1995).

Die Systematik schließt mit der Biographieebene. Hier sind zum einen sozialstrukturelle Zugehörigkeiten wie Schicht, Bildungsgrad, Alter, Milieu etc. und zum anderen soziobiographische Erfahrungen zusammengefasst. Für den letztgenannten Faktor beispielhaft genannt sei das eigene Erleben von Krieg, das die Akzeptanz militärischer Interventionen beeinflussen könnte (Lucke, 1995).

Die Systematik von Lucke (1995) weist den größten Geltungsbereich der drei vorgestellten Modelle auf. Schließlich handelt es sich hierbei um eine umfangreiche Sammlung jeglicher hypothetischer Einflussgrößen auf die Akzeptanz von fast allen denkbaren Einstellungsobjekten. Dies führt dazu, dass viele der genannten Determinanten nicht für jeden Untersuchungskontext und jedes Akzeptanzobjekt relevant sind. Zudem werden die unabhängigen Variablen lediglich auf einem sehr hohen Abstraktionsniveau beschrieben. Viele für die eigene Fragestellung notwendige Differenzierungen fehlen somit. Dieser Mangel wird durch den Umstand verstärkt, dass die Zusammenhänge primär unter einer soziologischen und nicht einer psychologischen Perspektive betrachtet werden. Diese Attribute füh-

²⁰ Hiermit wird die Beobachtung bezeichnet, dass zukünftige Entwicklungen (z. B. Tarifabschlüsse) nicht hinter gewisse, einmal öffentlich geäußerte Positionen (bspw. ursprüngliche Forderungen von Gewerkschaften) ‚zurückfallen‘ können, also als nicht akzeptabel gelten (Lucke, 1995). Das politische Programm der SPD der Nachkriegszeit, auch sozial schwächeren Schichten Besitz und Nutzung eines privaten Pkw zu ermöglichen, mag eine ähnlich hemmende Funktion in der aktuellen Ökosteuerdebatte innehaben (vgl. Reiche & Krebs, 1999).

ren zu dem Schluss, dass die Variablensammlung von Lucke (1995) nicht als Klassifikationsgrundlage für die möglichen Determinanten der Ökosteuerakzeptanz in Frage kommt. Es werden zu viele Einflussfaktoren zu allgemein aufgeführt, als dass sie einen beträchtlichen Erkenntnisgewinn zu der vorliegenden Fragestellung beitragen könnten. Ihre Prädiktorensammlung dient nichtsdestotrotz als Fundus für die eigene Suche nach potenziell akzeptanzrelevanten Bestimmungsgrößen.

3.1.2 Modell der Steuerzufriedenheit von Jonas, Heine und Frey (1999)

Das von Jonas et al. (1999) vorgelegte Modell geht von der Annahme aus, dass Steuerzahlen grundsätzlich als aversiv empfunden wird, weil es mit einem Verlust an Einkommen bzw. Vermögen verbunden ist. Jedoch können sich Individuen auch mit unangenehmen Situationen wie dem Steuerzahlen identifizieren und damit eine Steuer akzeptieren, wenn vier Bedingungen erfüllt sind, die im Folgenden näher erläutert werden:

- Subjektive Sinnhaftigkeit und Erklärbarkeit der entsprechenden Regelungen und Gesetze,
- ihre Transparenz und Berechenbarkeit,
- ihre wahrgenommene Beeinflussbarkeit sowie
- die subjektive Fairness der Steuer (Jonas et al., 1999).

Die erstgenannte Determinante der Steuerzufriedenheit, subjektive Sinnhaftigkeit und Erklärbarkeit der Regelungen, bezieht sich insbesondere auf die Gestaltung der Steuerbeiträge und die Verwendung der eingenommenen Mittel. Ob Individuen Sinn und Logik dieser Gestaltungselemente und damit der Steuer insgesamt anerkennen, wird wiederum durch zwei Faktoren beeinflusst: Verantwortungsempfinden für die Gemeinschaft und persönlicher Nutzen aus den Ausgaben (Jonas et al., 1999, vgl. Kap. 4.2 & 4.6).

Das Ausmaß des Verantwortungsempfindens für gesellschaftlichen Wohlstand hängt seinerseits ab von der wahrgenommenen Bedeutung des einzelnen Beitrags zu diesem Gut. D. h. nur wenn ein Individuum zumindest einen minimalen eigenen Anteil an der Sicherung des Gemeinwohls anerkennt, wird es auch für die Gemeinschaft Verantwortung empfinden und möglicherweise eine Steuer für sinnvoll halten. Persönlicher Nutzen als zweiter Voraussetzung der subjektiven Sinnhaftigkeit einer Steuer wird insbesondere dann wahrgenommen, wenn die einzelne Steuerpflichtige empfängerdifferente öffentliche Leistungen zu ihren Gunsten erkennt. Zusätzlich, jedoch in geringerem Ausmaß, wird individueller Nutzen auch empfängerindifferenten öffentlichen Leistungen, die allen Gemeinschaftsmit-

gliedern zugute kommen (z. B. Landesverteidigung oder Umweltschutz) zugeschrieben (Jonas et al., 1999; vgl. Kap. 4.6).

Als zweiten Bestimmungsfaktor der Steuerzufriedenheit geben die Autoren die Transparenz und Vorhersehbarkeit der entsprechenden Regelungen und Gesetze an. D. h. Individuen werden dann einer Steuer zustimmen, wenn Ziele und Verfahren der Maßnahme nachvollziehbar und verstehbar sind, und wenn die zukünftige Entwicklung der Beiträge und Ausgaben absehbar ist (Jonas et al., 1999).

Über die Transparenz des Verfahrens hinaus ist mit der Beeinflussbarkeit der entsprechenden Regelungen (bis hin zu verwirklichter Partizipation) eine dritte Einflussgröße bedeutsam. Die Akzeptanz einer Steuer steigt also, wenn ihre Bestimmungen nicht nur sinnvoll und verständlich erscheinen, sondern womöglich auch partizipativ entstanden sind bzw. als grundsätzlich durch die Einzelnen veränderbar wahrgenommen werden (Jonas et al., 1999; vgl. Kap. 4.8).

Die vierte und letzte Voraussetzung für Steuerzufriedenheit ist die subjektive Fairness einer Steuer. Für die Autoren ist diese dann gegeben, wenn der eigene Beitrag im Vergleich zum Beitrag anderer und im Vergleich zur Verteilung der öffentlichen Leistungen als fair empfunden wird. Sie beziehen sich damit auf das Beitragsprinzip im Rahmen der distributiven Gerechtigkeit (vgl. Kap. 4.5). Subjektive Steuerfairness hängt zudem vom bisherigen Niveau der Steuerbelastung ab (vgl. Theorie des Vergleichsniveaus von Thibaut & Kelley, 1959; Jonas et al., 1999).

Das Modell der Steuerzufriedenheit ist aufgrund seiner höheren Spezifität bzgl. der abhängigen Variable (Begrenzung auf Steuern) im Vergleich zur Systematik von Lucke (1995) gegenstandsangemessener für die vorliegende Fragestellung, deren Untersuchungsobjekt schließlich ein spezifisches Steuerkonzept ist. Es weist jedoch ebenfalls Eigenschaften auf, die seine Anwendbarkeit für die eigene Arbeit schmälern. So ist die Einstellung gegenüber Steuern allgemein nicht notwendigerweise auf die gleichen Einflussfaktoren zurückzuführen wie gegenüber der Ökosteuer konkret (so sei bspw. auf die psychologischen Besonderheiten des Autofahrens verwiesen, Kap. 4.7). Im Vergleich zum unten dargestellten Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) fehlen daher einige vermutlich relevante Determinanten. Zudem erklären Jonas et al. (1999) die *Zufriedenheit* mit einer Steuer und damit mehr als lediglich ihre *Akzeptanz* (s. o.). Vermutlich sind andere oder gar weniger Voraussetzungen zu erfüllen, wenn eine staatliche Maßnahme bloß akzeptiert werden sollte, als wenn die Zufriedenheit der Betroffenen erwartet wird. Diese Einschränkungen führen zu dem Ergebnis, dass das Modell der Steuerzufriedenheit von Jonas et al. (1999) insbesondere in Gegenüberstellung zum im Folgenden präsentierten

(1999) insbesondere in Gegenüberstellung zum im Folgenden präsentierten Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) nicht die optimale Systematisierungsgrundlage der eigenen theoretischen Überlegungen darstellt. Nichtsdestotrotz werden einzelne Aspekte der Steuerzufriedenheit in Kapitel 4 aufgegriffen.

3.1.3 Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997)

Das Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) wurde im Kontext von europäischen Forschungsprojekten zu sozialwissenschaftlichen Fragen der Einführung von road pricing und transport pricing²¹ Maßnahmen entwickelt. Es beschreibt Interaktion und Einfluss verschiedener psychologischer Konstrukte auf die Akzeptanz solcher Maßnahmen. Darüber hinaus wird das Zustandekommen von akzeptanzkonformen Verhaltensweisen erklärt. Einen Überblick über die postulierten Zusammenhänge gibt Abbildung 8.

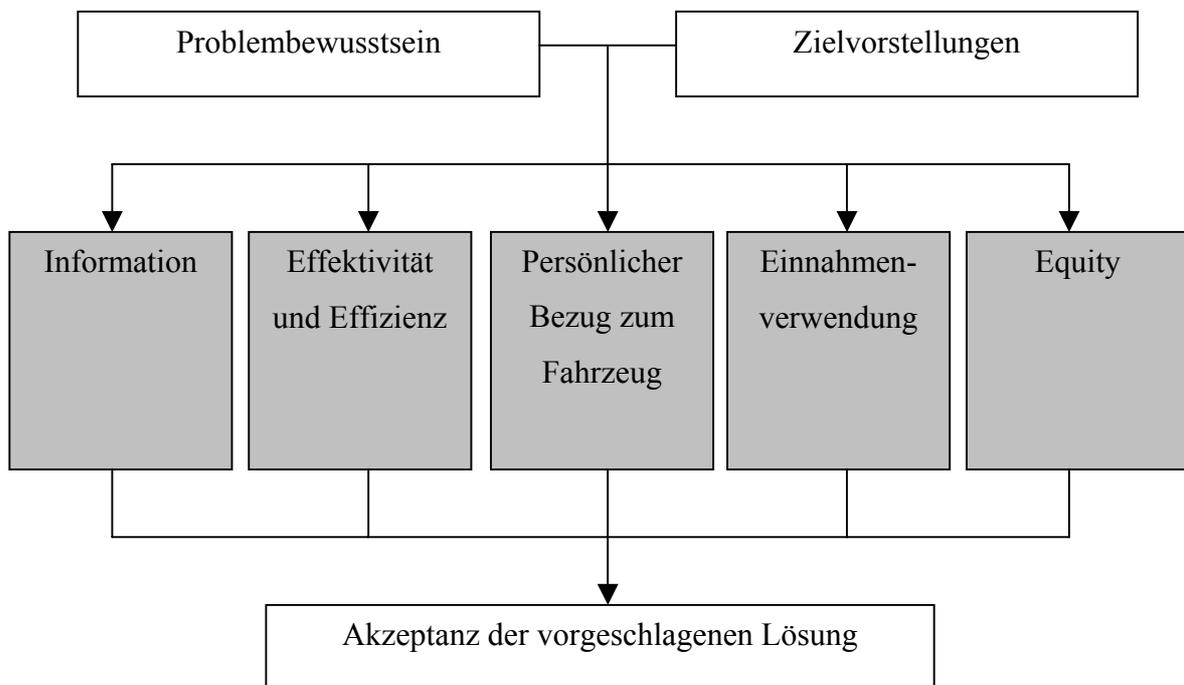


Abbildung 8: Akzeptanzmodell (nach Schlag & Teubel, 1997)

Eine Betrachtung der Akzeptanz von politischen Maßnahmen wie beispielsweise Preiserhöhungen im Straßenverkehr hat ihren Ausgangspunkt an zwei zusammenhängenden Aspekten: die Probleme, zu deren Lösung es politischer Interventionen bedarf, und die

²¹ Während mit road pricing nach Schade (1998) lediglich Straßenbenutzungsgebühren in ihren verschiedenen Formen bezeichnet werden, meint transport pricing umfassender „methods of payment for the use of a ground transport system and its infrastructure“ (Schlag und Teubel, 1997, S. 134) und schließt damit auch Elemente wie bspw. Parkgebühren oder Kraftstoffsteuern ein.

Ziele, die mit dieser Intervention angestrebt werden (was nicht notwendigerweise identisch sein muss). Daraus folgt, dass als erste akzeptanzrelevante, psychologische Einflussgrößen die *Problemwahrnehmung* (z. B. von Stau, Luftverschmutzung, Verkehrsunfälle) und die *Zielbewertung* (z. B. in Bezug auf die Förderung des ÖPNV oder Lärmreduktion) durch die Betroffenen in Frage kommen (vgl. Kap. 4.1). Vor dem Hintergrund dieser Kombination aus (mehr oder minder) problematisch empfundenem Status Quo und (mehr oder weniger) attraktiven Zielen werden die denkbaren Optionen, den aktuellen Zustand zu verändern, bewertet (Schlag & Teubel, 1997).

Die Akzeptanz von Gebührenerhöhungen im Straßenverkehr (als der hier betrachteten möglichen Veränderungsmaßnahme) leitet sich danach von fünf relevanten Bestimmungsgrößen ab: Kenntnis und Verstehen der betreffenden Intervention, wahrgenommene Effektivität und Effizienz, persönlicher Bezug zum eigenen Fahrzeug, Zufriedenheit mit der Verwendung der finanziellen Einnahmen sowie das Empfinden von Gleichbehandlung (Equity) (Schlag & Teubel, 1997). Diese fünf Faktoren werden im Folgenden näher beleuchtet.

Die erste, mit „Information“ betitelte Einflussgröße, bezieht sich auf den argumentativen Hintergrund der Interventionsstrategie, ihre Ziele und die dazu eingesetzten spezifischen Maßnahmen. Mittels Information über diese drei Aspekte sollen die Kenntnis und das Begreifen des Konzeptes von Straßenbenutzungsgebühren gefördert werden (Schlag & Teubel, 1997; vgl. Kap. 4.3).

Der zweite Akzeptanzprädiktor, Effektivität und Effizienz der betreffenden Maßnahmen, bezeichnet zum einen das Ausmaß, in dem diese den angestrebten Zweck realisiert (Effektivität), und zum anderen die Kosten-Nutzen-Relation bei der Zielerreichung (Effizienz). Es wird betont, dass jeweils die *subjektive* Einschätzung dieser Kriterien relevant ist. Diese subjektive Beurteilung beeinflusst den Effekt, den die zuvor genannten Variablen, Wissen und Verstehen, auf die Akzeptanz eines preispolitischen Instrumentes haben. D. h. nur wenn die Betroffenen eine ihnen bekannte und verstandene Politik auch als effektiv und effizient einschätzen, werden sie diese auch akzeptieren (Schlag & Teubel, 1997; vgl. Kap. 4.4).

Die Akzeptierbarkeit von Regelungen, die die Nutzung des Pkws einschränken oder verteuern, wird – drittens – wesentlich beeinflusst von dem spezifischen Verhältnis der Individuen zum ihrem Fahrzeug. Da das Auto u. a. als Transportmittel, Statussymbol, Spaßfaktor, Privatsphäre und Freiheitsgarant dient, spielen Auswirkungen auf diese individuellen Bedürfnisse eine starke Rolle bei der Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen.

Besondere Betonung legen die Autoren zudem auf potenzielle Bedrohungen der Privatheit, ein Aspekt, der lediglich bei informationstechnologisch unterstützten road pricing Maßnahmen eine Rolle spielt und deswegen hier nicht weiter verfolgt werden soll (Schlag & Teubel, 1997; vgl. Kap. 4.7).

Die vierte Determinante der Akzeptanz von Abgabenlösungen im Verkehr ist der Einsatz des finanziellen Aufkommens. Die von den Gebührenerhöhungen betroffenen Gruppen befürchten ein undifferenziertes „Verschwinden“ der Gelder im allgemeinen Staatshaushalt. Dagegen würde eine explizite, spezifische Zuweisung der Mittel zu Zwecken, von denen (auch) die GebührenzahlerInnen profitieren, eine erhöhte Akzeptanz eines entsprechenden Maßnahmenpaketes zur Folge haben. Als sinnvoller Verwendungszweck erscheint den Autoren der öffentliche Transportsektor, weil er den Betroffenen dann attraktive Mobilitätsalternativen bietet. In diesem Zusammenhang spielt auch der fünfte Akzeptanzprädiktor, das Empfinden von Equity, eine Rolle (Schlag & Teubel, 1997; vgl. Kap. 4.6).

Mit Equity als letzter Einflussgröße des Akzeptanzmodells beziehen die Autoren sich auf subjektive Vorstellungen distributiver Gerechtigkeit. Eine preispolitische Maßnahme entspricht dann interpersonalen Equitynormen und wird daher als fair empfunden, wenn das persönliche Kosten-Nutzen-Verhältnis dem anderer Individuen ähnelt. Sinnvolle Regelungen in Bezug auf die Aufkommensverwendung (s. o.) können hier befürchtete Verteilungsgerechtigkeiten zwischen den Einkommensgruppen vermeiden. Neben interpersonaler Gleichbehandlung wird als zweite Komponente von Equity interregionale Gerechtigkeit aufgeführt. Da diese jedoch nur bei örtlich differenzierten Straßenbenutzungsgebühren eine Rolle spielt, soll sie hier vernachlässigt werden (Schlag & Teubel, 1997; vgl. Kap. 4.5).

Im Abschlussbericht des AFFORD-Projektes²² ergänzen Schade, Schlag, Giannouli und Beier (2000) die o. g. fünf Einflussgrößen um die Verantwortlichkeitszuschreibung für die Lösung verkehrlicher Probleme. Danach steigt die Akzeptanz von preispolitischen Maßnahmen im Straßenverkehr, wenn sich die Betroffenen zumindest anteilig verantwortlich fühlen für die Lösung der wahrgenommenen Missstände, diese also internal attribuie-

²² AFFORD ist ein von der EU-Kommission gefördertes Forschungsprojekt und steht für „Acceptability of Fiscal and Financial Measures and Organisational Requirements for Demand Management“.

ren. Insgesamt lassen sich den beiden Quellen zufolge folgende acht Akzeptanzprädiktoren bei preispolitischen Interventionen im Straßenverkehr identifizieren:

- die Wahrnehmung verkehrsbezogener Probleme,
- mobilitätsbezogene soziale Normen,
- die Bewertung von Zielen entsprechender Reaktionsmaßnahmen vor dem Hintergrund der eigenen Mobilitätsbedürfnisse,
- Kenntnis und Verstehen der politischen Instrumente,
- die wahrgenommene Effektivität und Effizienz der Strategien,
- die Beurteilung der Aufkommensverwendung,
- das Gerechtigkeitsempfinden in Bezug auf die interpersonale Verteilung von Kosten und Nutzen sowie
- die Verantwortungsattribution bzgl. der Lösung verkehrsbezogener Probleme (Schade et al., 2000; Schlag & Teubel, 1997).

Das für die eigene Untersuchung attraktive Moment am Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) ist die Ähnlichkeit des Betrachtungsgegenstandes. Wie in der vorliegenden Arbeit geht es um preispolitische Maßnahmen zur Lösung verkehrs- und umweltpolitischer Probleme. Zwar bezieht sich das Akzeptanzmodell ausdrücklich auf einen über bloße Treibstoffsteuern hinausgehenden Katalog von Maßnahmen, es schließt diese jedoch in die abhängige Variable mit ein (vgl. Schade et al., 2000). Zudem geht es wie in der eigenen Untersuchung ausdrücklich um die *Akzeptanz* – bzw. bei geplanten Maßnahmen die Akzeptierbarkeit – solcher Instrumente. Die meisten der im Akzeptanzmodell genannten Faktoren kommen demnach auch als Vorannahmen für die Erklärung der *Ökosteuerakzeptanz* in Frage. Sie dienen deshalb als Grundlage für die Systematisierung aller potenziellen Einflussgrößen im Rahmen der eigenen Arbeit (vgl. Kap. 4).

Das Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) soll jedoch nicht in seiner gesamten Struktur übertragen werden. Dies liegt allein daran, dass eine Überprüfung der Gültigkeit seiner vielfältigen theoretischen Annahmen nicht Ziel dieser Arbeit ist. Vielmehr geht es lediglich um eine überzeugende Zusammenstellung von Vorannahmen, die die Grundlage einer explorativen, qualitativen Erhebung darstellen (vgl. Kap. 5). So wird die Erklärung einstellungskonformen Verhaltens aus dem Akzeptanzmodell ausgespart, weil die vorliegende Arbeit keine behavioralen Aspekte untersucht (s. o.). Zudem werden die Annahmen über die *prozesshaften* Zusammenhänge verschiedener Konstrukte nicht übernommen. Auch dies liegt daran, dass eine Überprüfung derartiger Zusammenhänge im

Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht gewollt und realisierbar ist. Schließlich teilt der Verfasser die zugrunde liegenden Modellannahmen nicht uneingeschränkt²³. Das Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) mit den Ergänzungen aus Schade et al. (2000) dient also als Grundlage für die Systematisierung von Akzeptanzprädiktoren in Kapitel 4. Seine unabhängigen Variablen werden zuvor auf der Basis der vorliegenden empirischen Erkenntnisse teilweise differenziert, ergänzt und in Zusammenhang gesetzt.

3.2 Empirische Studien

In diesem Kapitel soll ein Überblick über den aktuellen Forschungsstand zu Akzeptanzbedingungen von preispolitischen Maßnahmen im Straßenverkehr gegeben werden. Dazu werden diejenigen empirischen Arbeiten dargestellt, die für die eigene Untersuchung von Relevanz sein können. Aus diesem Grund zeichnen sich die hier vorgestellten Untersuchungen durch folgende Eigenschaften aus:

- Erhebung der Zustimmung zu (größtenteils preisbasierten) verkehrspolitischen Maßnahmen und
- Erfassung von Faktoren, die als Determinanten für die erhobene Einstellung in Frage kommen.

Einige der präsentierten Arbeiten basieren auf dem in Kapitel 3.1.3 vorgestellten Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) und geben damit erste Hinweise auf das Gewicht der dort postulierten Einflussfaktoren. Andere Untersuchungen fußen auf keiner explizierten theoretischen Basis. Diese Arbeiten zeigen teilweise weitere, nicht in Kapitel 3.1 aufgeführte potenzielle Bestimmungsgrößen für die Akzeptanz der Ökosteuer auf.

Der Übersichtlichkeit halber werden alle den o. g. Kriterien entsprechenden, dem Autor bekannten Studien tabellarisch aufgeführt (vgl. Abb. 9). Die Abbildung informiert in chronologischer Reihenfolge über folgende Eigenschaften jeder Erhebung:

- Quellenangabe,
- erfasste Zielvariable(n) (Akzeptanzobjekt mit entsprechendem psychologischen Konstrukt wie Akzeptanz, Akzeptierbarkeit oder Zustimmung)
- einige der untersuchten Einflussfaktoren (sofern relevant) und

²³ So wird beispielsweise die Zielbewertung verkehrspolitischer Maßnahmen m. E. nicht nur durch Einstellungen und soziale Normen sondern auch durch die Bedeutungszuschreibung des eigenen Automobils sowie durch Fairnessüberlegungen beeinflusst.

- Hinweise zum methodischen Vorgehen der Studie.

Die für die eigene Untersuchung wichtigsten Ergebnisse der einzelnen Forschungsarbeiten werden im Anschluss dargestellt.

Studie	Zielvariable(n)	Untersuchte Einflussgrößen	Methode
FAW (1995)	Akzeptanz eines probeweise eingeführten Systems von Straßenbenutzungsgebühren	Kenntnis der Maßnahme, individuelle Bedeutung des Autofahrens, Aufkommensverwendung.	Interviews vor, während und nach der Einführung
MIRO (1995)	Akzeptierbarkeit verschiedener verkehrspolitischer Maßnahmen	Problembewusstsein, Kenntnis und wahrgenommene Effektivität der Maßnahmen	Befragung
Franzen (1997)	Zustimmung zur Benzinsteuерerhöhung 1993 ²⁴ , Akzeptanz einer Benzinpreiserhöhung mit Rückerstattung, Zustimmung zur Einführung von Umweltsteuern auf Pkw-Treibstoff	Umweltbewusstsein, Umweltwissen, Umweltbetroffenheit, Kenntnis der Maßnahmen.	Schriftliche Befragung mit n = 1219 ProbandInnen
Steg & Vlek (1997)	Akzeptierbarkeit von verkehrspolitischen push-Maßnahmen ²⁵	Problembewusstsein, Verantwortungsattribution, Effektivitätsbewertung, personale Norm.	Interviews in verschiedenen Bedingungen mit insgesamt n = 592 AutofahrerInnen
Schade (1998)	Akzeptierbarkeit verschiedener verkehrspolitischer Maßnahmen (insbesondere Gebühren für die Autofahrt in die Innenstadt)	Problembewusstsein, Verantwortungsattribution, wahrgenommene Verhaltenskontrolle, individuelle Ziele, Kenntnis und wahrgenommene Effektivität der Maßnahmen, Aufkommensverwendung, Gerechtigkeitsempfinden.	Mündliche Befragung mit n = 91 ProbandInnen
Schade, Schlag, Giannouli & Beier (2000)	Akzeptierbarkeit von preisbasierten Maßnahmenpaketen im Verkehr	Problembewusstsein, Verantwortungsattribution, Soziale Normen, Kenntnis und wahrgenommene Effektivität der Maßnahmen, persönliche Kosten-Nutzen-Erwartungen und Zustimmung zu gesellschaftlichen Zielen.	Befragung mit n = 952 AutofahrerInnen

²⁴ Im Rahmen der Volksabstimmung in der Schweiz über die Erhöhung des Benzinzolls um 20 Rappen pro Liter Treibstoff am 7. März 1993.

²⁵ Instrumente, die die Nutzung des MIV unattraktiver machen (im Ggs. zu pull-Maßnahmen, die alternative Verkehrsmittel attraktiver gestalten).

Studie	Zielvariable(n)	Untersuchte Einflussgrößen	Methode
PATS (2000)	Akzeptierbarkeit von verschiedenen preisbasierten, verkehrspolitischen Maßnahmen	Einstellungen zum Auto und zur Umwelt, Aufkommensverwendung, Gerechtigkeitsempfinden.	Fokusgruppen, sowie mündliche und schriftliche Befragung mit n = 1300 ProbandInnen
Schlag & Schade (2000b)	Akzeptierbarkeit von verschiedenen (u. a. preisbasierten) verkehrspolitischen Maßnahmen	Problembewusstsein, Kenntnis der Maßnahmen, Gerechtigkeitsempfinden, Verhaltensabsichten bei Implementierung der Maßnahmen.	Befragung mit n = 1459 AutofahrerInnen
Beuermann & Santarius (2002)	Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform in der BRD	- (exploratives Vorgehen)	Fokusgruppen mit ca. n = 50 InformantInnen

Abbildung 9: Übersicht über empirische Studien

Bei der vorstehenden Aufstellung fällt zunächst ins Auge, dass sich die abhängige Variable der meisten Untersuchungen von der Zielvariable der vorliegenden Arbeit in zwei Aspekten unterscheidet. Zum einen ist das Akzeptanzobjekt in fast allen Studien ein Konglomerat verschiedener, z. T. preisbasierter push-Maßnahmen zur Reduzierung des MIV (bspw. Benzinsteuern, Parkgebühren, Straßenbenutzungsgebühren, Parkraumreduzierung, Tempolimit, autofreie Zonen). Die einzelnen Interventionsvorschläge werden den ProbandInnen dabei entweder getrennt oder als Paketlösung vorgelegt. Eine Ausnahme machen Franzen (1997) und Beuermann und Santarius (2002), die sich auf Umweltsteuern allgemein bzw. die Ökologische Steuerreform in der BRD beziehen. Zum anderen erforschen die meisten Arbeiten die Akzeptierbarkeit dieser politischen Instrumente, und damit ein auf die Zukunft bezogenes Konstrukt (Ausnahmen: FAW, 1995; Franzen, 1997; Beuermann & Santarius, 2002).

Die Ursache für diese beiden Differenzen zur eigenen Arbeit liegt in den gemeinsamen Ursprüngen eines Großteils der Studien: Sie basieren unter anderem auf dem Grünbuch der Europäischen Kommission „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ (1995) und werden im Rahmen entsprechender gemeinsamer Forschungsprogramme finanziert. Der Schwerpunkt dieser Programme liegt auf der Untersuchung von Straßenbenutzungsgebühren. Diese sind – wie Umweltsteuern auch – jedoch erst an wenigen Orten realisiert, und können aus diesem Grund lediglich im Hinblick auf ihre prospektive *Akzeptierbarkeit* erforscht werden. Der gemeinsame Hintergrund vieler Untersuchungen zeigt sich auch bei der Erforschung ähnlicher Einflussvariablen. Das Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) findet sich bei vielen Studien in verschiedenen Facetten wieder. Eine augenfällige

Ausnahme macht hier die Erhebung von Franzen (1997), die explizit den Einfluss von Konstrukten wie Umweltbewusstsein, Umweltbetroffenheit und Umweltwissen auf die Akzeptanz verkehrspolitischer Restriktionen untersucht.

Auch bei der Betrachtung der in den existierenden Studien verwendeten Erhebungsmethoden zeigt sich ein relativ homogenes Bild: Fast alle Arbeiten greifen auf quantitative Methoden zurück. Eine der beiden Ausnahmen bildet die PATS-Studie²⁶ (2000), wo der Fragebogenerhebung qualitativ ausgewertete Gruppendiskussionen vorangestellt werden. Die im Rahmen des PETRAS-Projektes²⁷ angelegte Untersuchung von Beuermann und Santarius (2002) setzt ausschließlich auf qualitative Methodik. Dennoch unterscheidet sie sich hinreichend von der vorliegenden Arbeit, da in den Fokusgruppen-Interviews der PETRAS-Untersuchung andere Prozesse der Meinungsfindung bedeutungsvoll sind als in den Einzelbefragungen der eigenen Erhebung.

Die Charakteristika der genannten Studien zu den Akzeptanzbedingungen preispolitischer Interventionen im Verkehr führen zu folgenden Schlussfolgerungen: Untersuchungen der Zustimmung zu Umweltabgaben allgemein oder gar der Ökosteuer in der BRD sind bisher äußerst rar. Außerdem wird in den wenigsten Fällen auf eine explorierende, qualitative Methodik zurückgegriffen. Da auch die theoretische Basis für die Fragestellung dieser Arbeit noch nicht vollständig elaboriert ist (vgl. Kap. 3.1) erscheint eine explorative, qualitativ vorgehende Untersuchung der Bedingungen für die Akzeptanz der Ökosteuer sinnvoll.

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse von einigen der voranstehend beschriebenen Studien dargestellt. Sie validieren und erweitern damit das in Kapitel 3.1 umrissene Spektrum möglicher Einflussfaktoren auf die Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform in der BRD.

Im Abschlussdokument zum MIRO-Projekt²⁸ (1995) werden positive Zusammenhänge zwischen der Akzeptanz einer preispolitischen Maßnahme einerseits und ihrer subjektiv eingeschätzten Wirksamkeit sowie ihrer Bekanntheit andererseits berichtet. Auch Franzen (1997) kommt auf der Basis seiner Befragungen zu dem Schluss, dass die Akzep-

²⁶ PATS ist ein von der EU-Kommission gefördertes Forschungsprojekt und steht für „Pricing Acceptability in the Transport Sector“.

²⁷ PETRAS ist ebenfalls ein von der EU-Kommission gefördertes Forschungsprojekt und steht für „Policies for Ecological Tax Reform: Analysis of Social Responses“.

²⁸ MIRO ist ein weiteres von der EU-Kommission gefördertes Forschungsprojekt und steht für „Mobility Impacts, Reactions and Opinions“.

tanz einer umweltpolitischen Intervention im Straßenverkehr mit ihrem Bekanntheitsgrad zunimmt. Darüber hinaus zeigt seine multivariaten Auswertung der Bestimmungsgründe für die Akzeptanz umweltpolitischer Maßnahmen im Verkehr, dass sowohl Umweltbewusstsein als auch Umweltbetroffenheit einen signifikanten Effekt auf die Zielvariable haben, Umweltwissen dagegen nicht (Franzen, 1997).

Der Untersuchung von Steg und Vlek (1997) zufolge stellt das Problembewusstsein der befragten Personen die wichtigste Einflussvariable für die Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen dar. Darüber hinaus korreliert die Zustimmung zu derartigen Instrumenten positiv mit einer internalen Verantwortungszuschreibung sowie negativ mit der wahrgenommenen Effektivität und der Kenntnis der betreffenden Interventionen.

In einer Extremgruppenvalidierung zwischen BefürworterInnen von Preismaßnahmen im Verkehr und diese Instrumente ablehnenden Personen zeigt Schade (1998), dass sich die beiden Pole u. a. in den Variablen Verantwortlichkeitszuschreibung, Kenntnis der Maßnahme sowie Beurteilung ihrer Effektivität und Fairness unterscheiden. D. h. Straßenbenutzungsgebühren o. ä. werden eher von Individuen akzeptiert, die solche Instrumente kennen, sie für wirkungsvoll und gerecht halten, und die Verantwortung für die zu lösenden Probleme internal attribuieren.

In Bezug auf das Problembewusstsein der ProbandInnen differenziert Schade (1998) zwischen der Wahrnehmung *umweltbezogener* Missstände (Luftverschmutzung, Lärmbelästigung) und *mobilitätsbezogener* Probleme (Stau, Parkplatzmangel) im Straßenverkehr: Während erstere positiv mit der Akzeptanz der untersuchten Instrumente korreliert, tritt beim letztgenannten Faktor kein Zusammenhang auf. Die Aufkommensverwendung von Gebühreninstrumenten ist seiner Untersuchung zufolge relevant, weil solche Maßnahmen wesentlich eher akzeptiert werden, wenn sie als Gesamtpaket mit zweckgebundener Einnahmennutzung präsentiert werden. Mangelndes Vertrauen in einen entsprechenden Einsatz der Mittel kann jedoch akzeptanzreduzierend wirken (Schade, 1998).

Beuermann und Santarius (2002) ordnen die von ihnen gefundenen, ablehnenden Argumentationslinien zur Ökologischen Steuerreform vier Bereichen zu:

- Misstrauen gegenüber Politik und politischen Entscheidungsträgern: Insbesondere die durch die Zweckbindung der gesamten Ökosteuererinnahmen verankerte Aufkommensneutralität wurde von vielen Befragten angezweifelt.
- Einseitige Assoziationen bezüglich der Ökologischen Steuerreform: Die doppelte Dividende der Ökosteuer durch die Subvention der Rentenversicherung (vgl. Kap. 2.1) war den InformantInnen weder bekannt noch wurde sie von diesen

verstanden. Die Wahrnehmung der Reform beschränkte sich daher auf die ökologische Komponente.

- Negative Einschätzung der Effektivität: Die InterviewteilnehmerInnen äußerten deutliche Zweifel an der umwelt- und beschäftigungspolitischen Wirksamkeit der Ökosteuer.
- Asymmetrische Wissensdefizite: Während die Steigerungen der Benzinpreise von den Betroffenen alltäglich erfahren wurden, waren die Entlastungen beim Rentenversicherungsbeitrag und die Auswirkungen auf Klimaschutz und Arbeitsmarkt kaum bekannt (Beuermann & Santarius, 2002).

3.3 Zusammenführung der Forschungsergebnisse

Die in Kapitel 3 präsentierten, theoretischen und empirischen Forschungsarbeiten sind die Grundlage für die eigene explorative Identifikation von Akzeptanzbedingungen der Ökosteuer (vgl. Kap. 5). Das Akzeptanzmodell von Schlag und Teubel (1997) mit den Ergänzungen von Schade et al. (2000) stellt dabei – wie bereits in Kapitel 3.1.3 dargelegt – die theoretische Struktur dieser Vorannahmen zur Verfügung. Die Einflussfaktoren jenes Modells werden um relevante Bestimmungsgrößen aus den empirischen Studien und eigenen Überlegungen ergänzt. Damit ergeben sich folgende Akzeptanzbedingungen, die in Kapitel 4 als Vorannahmen der eigenen, explorativen Studie im Hinblick auf das Akzeptanzobjekt Ökosteuer konkretisiert werden:

- die Wahrnehmung und Bewertung der relevanten gesellschaftlichen Probleme sowie der darauf aufbauenden Ziele der Ökosteuer,
- die Attribution von Verantwortung für die Verursachung und Lösung dieser Probleme,
- Kenntnis und Verstehen der Reaktionsmaßnahme Ökosteuer,
- ihre wahrgenommene Effektivität,
- das Gerechtigkeitsempfinden bzgl. der Ökosteuer,
- die Beurteilung ihrer Aufkommensverwendung,
- die subjektive Bedeutung der durch die Ökosteuer bedrohten Automobilität,
- Reaktanz und
- die Einstellung gegenüber der maßgeblichen politischen Verfechterin der Ökosteuer.

4 Konkretisierung der Einflussfaktoren auf die Akzeptanz der Ökosteuer

Dieses Kapitel konkretisiert die o. g., aufgrund der theoretischen und empirischen Vorarbeiten für relevant erachteten Akzeptanzbedingungen auf den Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit. D. h. es werden kurz diejenigen Facetten möglicher Einflussgrößen hervorgehoben, die für den Kontext der Ökologischen Steuerreform spezifisch sind. Damit werden die Vorannahmen expliziert, auf denen das explorative Vorgehen der eigenen Erhebung basiert (vgl. Kap. 5). Zum Abschluss jedes Unterkapitels steht die Leitfrage, mithilfe derer der jeweilige Aspekt im Interviewleitfaden aufgegriffen wird (vgl. Anhang).

4.1 Problembewusstsein und Zielbewertung

In Anlehnung an die o. g. Forschungsergebnisse ist es denkbar, dass die Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform von der Wahrnehmung relevanter gesellschaftlicher Missstände und der Bewertung entsprechender Lösungen (Ziele) abhängt.

Welche sozialen Probleme und zugehörigen Zielsetzungen sind im Kontext von Umweltabgaben relevant? Ihrer politischen Konzeption zufolge soll die Ökosteuer sowohl die durch Autoverkehr und Benzinverbrauch verursachten, negativen Auswirkungen als auch die auf die hohen Lohnnebenkosten zurückgeführte Arbeitslosigkeit reduzieren (BMU, 2001). Die mit Treibstoffkonsum und Autoverkehr assoziierten Probleme lassen sich weiter differenzieren in die Ausbeutung und die Abhängigkeit von fossilen Ressourcen, die Lärm- und Abgasemissionen, die Erwärmung der Erdatmosphäre aufgrund des CO₂-Ausstoßes, die Verkehrsdichte und die Zahl der Verkehrsunfälle (UBA, 2002; BMU, 2001; PIA, 2001; PIA, 2000). Zwar zielt die Mineralölsteuererhöhung im Rahmen der Ökologischen Steuerreform nicht *explizit* auf die Lösung aller genannten Missstände ab (vgl. die politischen Werbebroschüren für die Ökosteuer BMU, 2001 und PIA, 2000). Sie ist jedoch zumindest theoretisch dazu geeignet, solange sie zur Beseitigung der gemeinsamen Problemursachen –Anstieg von Treibstoffverbrauch, Verkehrsaufkommen und Lohnnebenkosten – beiträgt.

Die Wahrnehmung und Bewertung der spezifischen Probleme, auf deren Lösung die Ökosteuer abzielt, könnte für die Akzeptanz dieses Instrumentes relevant sein. Aus diesem Grund soll in der eigenen Erhebung das Problembewusstsein der InformantInnen thematisiert werden. Da die Mineralölsteuererhöhung als zentrale Maßnahme der Ökosteuer im Mittelpunkt dieser Arbeit steht, erörtert der Interviewer in erster Linie das *verkehrsbezoge-*

ne Problembewusstsein. Dazu wird zunächst eine Leitfrage wie „Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, wo man was tun müsste?“ verwendet, worauf ggf. eine offen formulierte Nachfrage („Welche?“) folgt (vgl. Interviewleitfaden im Anhang). Andere ökosteuerrelevante Umweltprobleme wie bspw. die Gefährdung des Klimas durch den Heizenergieverbrauch werden wegen der o. g. Fokussierung auf die Benzinsteuern vernachlässigt. Auch das Problem der Arbeitslosigkeit wird nicht thematisiert, weil hier von einem äußerst hohen Problembewusstsein auszugehen ist (BMU, 2002b).

4.2 Verantwortungszuschreibung für Probleme und Lösungen

Verantwortungszuschreibung als möglicher Einflussfaktor bezieht sich im Kontext der Ökosteuer auf die Attribution von Verantwortlichkeit²⁹ sowohl für die Verursachung als auch für die Lösung der im vorangehenden Kapitel genannten Probleme. D. h. nicht die kausale Verursachung der Verkehrsprobleme steht in Frage (sie dürfte unstrittig bei den AutofahrerInnen liegen), sondern wer für das Zustandekommen und die Beseitigung der Missstände letztlich *verantwortlich* erklärt wird.³⁰ Für die Ökosteuer relevant ist dabei die Frage, ob die zu lösenden Probleme eher der individuellen Verkehrsteilnehmerin (und damit der interviewten Person selbst) oder dem Staat zugeschrieben werden.

Um zu eruieren, ob und wie dieser in verschiedenen theoretischen und empirischen Arbeiten für relevant erachtete Aspekt auch die Einstellung zur Ökologischen Steuerreform beeinflusst, wird die Verantwortlichkeitsattribution im Rahmen dieser Arbeit anhand einer Formulierung wie „Wer ist verantwortlich für die Entstehung und Lösung dieser Probleme?“ angesprochen (vgl. Interviewleitfaden im Anhang).

4.3 Kenntnis und Verstehen des Steuerkonzeptes

Dieser Abschnitt konkretisiert die potenziellen Einflussgrößen Bekanntheit und Verständnis auf das Akzeptanzobjekt Ökologische Steuerreform. Die wesentlichen Kernelemente des Ökosteuerkonzeptes, die es zu kennen und zu begreifen gilt, sind die Ziele und Begründungen sowie die zugehörigen konkreten Maßnahmen (vgl. Kap. 2.1).

²⁹ Aus stilistischen Gründen werden *Verantwortung* und *Verantwortlichkeit* synonym verwendet.

³⁰ zum Unterschied zwischen Kausalattribution und Verantwortlichkeitsattribution vgl. Hewstone & Fincham (1996).

Die *Kenntnis* dieser Komponenten könnte im Kontext der Ökosteuer dann relevant sein, wenn lediglich diejenigen Maßnahmen geläufig sind, die mit Kosten verbunden sind, (wie die Benzinsteuererhöhung), während die nutzenbringenden Ausgleichsmaßnahmen (wie die Reduzierung der Sozialversicherungsbeiträge) unbekannt sind (vgl. Beuermann & Santarius, 2002; Raschke, 2001). Das kognitive *Verstehen* könnte für die Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform eine Rolle spielen, wenn die Betroffenen beispielsweise die komplexe Zielsetzung und Begründung (bspw. die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch die Senkung der Rentenbeiträge) nicht begreifen (vgl. Platzeck, 1998). Als Verständnis-hindernis kommt außerdem die Gleichzeitigkeit und vermeintliche Widersprüchlichkeit verschiedener Zielsetzungen in Frage (Fietkau, 2000).³¹

Im Kontext dieser Untersuchung könnte darüber hinaus die spontane – d. h. ohne vertiefte Kenntnisse hervorgerufene – Assoziation der InformantInnen mit der Bezeichnung „Ökosteuer“ akzeptanzrelevant sein. Schließlich sind aufgrund der Komplexität der Ökologischen Steuerreform verschiedenste Assoziationen denkbar, die ihre Bewertung möglicherweise dann leiten, wenn keine intensive Auseinandersetzung mit dem Akzeptanzobjekt erfolgt (vgl. Reiche & Krebs, 1999).

Um die möglichen wissens- und verstehensbasierten Einflussfaktoren auf die Akzeptanz der Ökosteuer zu eruieren, werden verschiedene Gesichtspunkte in den Interviewleitfaden aufgenommen. Im Interview soll eingangs untersucht werden, welche Assoziationen zur Ökosteuer die Befragten *vor* einer intensiveren Auseinandersetzung mit dem Thema (und damit möglicherweise ohne umfangreiche Kenntnisse des Konzeptes) äußern („Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff ‘Ökosteuer’ hören?“). Im Anschluss wird erhoben, über welches Wissen die befragten BürgerInnen zur Ökologischen Steuerreform verfügen. Dazu formuliert der Interviewer zunächst offen („Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würden Sie mir die Ökosteuer beschreiben?“), bevor ggf. einzelne Elemente des Instrumentes nacheinander abgefragt werden. Hierbei geht es um die drei zentralen Inhaltsbereiche des Konzeptes (Maßnahmen, Ziele, Begründungen; vgl. Interviewleitfaden im Anhang). Ferner soll anhand der Äußerungen der InformantInnen erforscht werden, ob und an welchen Stellen des Ökosteuerkonzeptes Verständnisprobleme auftreten.

³¹ Die Wahrnehmung dieser Zielkonkurrenz zeigt sich anschaulich in der Gegenüberstellung „Rasen für die Rente oder sparen für die Umwelt“ (Fritsche, 2001, S. 11).

4.4 Effektivitätsbeurteilung

Dieses Unterkapitel greift die subjektive Effektivitätsbeurteilung als mögliche Akzeptanzbedingung für den Kontext der Ökosteuer auf. In diesem Zusammenhang bezeichnet Effektivität das Ausmaß, in dem die Maßnahmen der Ökologischen Steuerreform zur Erreichung der angestrebten Ziele, Umweltschutz und Vollbeschäftigung, beitragen. Entsprechende Einflüsse auf die Gesamtbewertung der Ökosteuer sollen mithilfe der eigenen Untersuchung exploriert werden.

Konkret geht es dabei zum einen um die Frage, ob die Verteuerung von Sprit nach Ansicht der Befragten geeignet ist, Benzinverbrauch und Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Dies wird in den Interviews der vorliegenden Arbeit zunächst mit einer allgemeinen Formulierung wie „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?“ erhoben. Gerade bei negativen Urteilen sollen die GesprächspartnerInnen diese begründen, um die Widersprüche zur Konzeption der Umweltabgabe genau lokalisieren zu können. Ggf. wird dies durch konkrete Nachfrage erreicht („Weil höhere Treibstoffkosten nicht zu weniger Kraftstoffverbrauch bzw. Straßenverkehr führen?“ oder „Weil durch geringeren Autoverkehr die Umwelt nicht geschützt wird?“).

Zum anderen steht die Erreichung des Beschäftigungsziels zur Debatte. Dazu wird analog vorgegangen: Nach der einleitenden Leitfrage („Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?“) werden die InformantInnen um Begründungen gebeten. Skeptische Einschätzungen könnten sich u. a. am Ausmaß der Beitragssenkungen festmachen („Weil die Einnahmen der Ökosteuer Ihrer Meinung nach die Rentenbeiträge nicht stark genug senken?“) oder das postulierte Wirkungsprinzip prinzipiell in Frage stellen („Weil Ihrer Meinung nach niedrigere Rentenbeiträge nicht zu weniger Arbeitslosigkeit führen?“; vgl. Interviewleitfaden im Anhang).

4.5 Subjektive Steuergerechtigkeit

Im Folgenden soll spezifiziert werden, inwiefern subjektives Fairnessempfinden³² in Bezug auf die Bewertung der Ökosteuer eine Rolle spielen könnte. Dazu wird erörtert,

³² Die Bezeichnungen *Fairness* und *Gerechtigkeit* werden synonym verwandt. Zwar werden sie in der Fachliteratur teilweise theoretisch unterschiedlich belegt (vgl. Müller & Hassebrauck, 1993), aus stilistischen Gründen sollen diese Differenzierungen hier jedoch vernachlässigt werden.

welche der denkbaren Gerechtigkeitsprinzipien zur Beurteilung dieses Instrumentes angewandt werden könnten.

Die Gerechtigkeit der Ökosteuer könnte einerseits nach dem *Ergebnis* der durchgeführten Verteilungsprozesse wie Anhebung der Treibstoffsteuer und Senkung der Lohnnebenkosten (distributive oder auch Verteilungsgerechtigkeit) und andererseits nach dem *Prozess* der Ergebnisfindung (prozedurale bzw. Verfahrensgerechtigkeit) eingestuft werden (vgl. Müller & Hassebrauck, 1993). Bei der Beurteilung der im Kontext der Ökosteuer vermutlich relevanteren Verteilungsgerechtigkeit kommen Schwinger (1980) zufolge insbesondere drei Prinzipien in Frage: das Gleichheits-, das Beitrags- und das Bedürfnisprinzip. Die mögliche Anwendung dieser Grundsätze auf die Ökologische Steuerreform soll jeweils kurz skizziert werden.

Das Gleichheitsprinzip (jedes Individuum hat bei gemeinsamen Ergebnissen oder Ressourcen die gleichen Ansprüche und Nutzungsrechte) bedeutet in Bezug auf die Ökosteuer, dass jede Autofahrerin – unabhängig von der individuellen Fahrleistung – das gleiche Steueraufkommen zu tragen hätte bzw. in den Genuss einer für alle gleichen Gegenleistung zum Steuerbeitrag käme. Eine Anwendung des Bedürfnis- bzw. Solidaritätsprinzips (Abklärung der individuellen Bedürfnislage der Betroffenen) auf die Ökosteuer hätte zur Folge, dass Steuerbelastung und -entlastung von dem Mobilitätsbedürfnis oder den finanziellen Ressourcen des Individuums abhängig gemacht werden müssten. Beim Beitrags- bzw. Verursacherprinzip (Bestimmung des personenspezifischen Einsatzes zur Realisierung des gemeinsamen Gutes) müsste beispielsweise die individuelle Steuerleistung mit dem Ausmaß der Pkw-Nutzung übereinstimmen (vgl. Müller & Hassebrauck, 1993).

Die angestellten Überlegungen münden in verschiedene Vermutungen zum Einfluss von Gerechtigkeitsempfinden und Ökosteuerakzeptanz. Es ist unklar, ob Fairness eine bedeutsame Rolle bei der Beurteilung der Ökologischen Steuerreform spielt, und welche Gerechtigkeitsgrundsätze ggf. dabei zur Anwendung kommen. Daher sollen diese Fragen im Rahmen der vorliegenden Untersuchung zunächst möglichst ergebnisoffen eruiert werden („Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?“). Da das Beitrags- bzw. Verursacherprinzip häufig als Begründung für die Einführung einer Umweltabgabe angeführt wird (vgl. bspw. Bündnis 90/Die Grünen, 1998; Kap. 2.3 & 2.4), soll dieses zudem gesondert thematisiert werden („Halten Sie es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?“, vgl. Interviewleitfaden im Anhang).

4.6 Bewertung der Aufkommensverwendung

Dieser Abschnitt behandelt die Ausgabenseite der Ökologischen Steuerreform. Dabei steht die Frage im Mittelpunkt, inwiefern die Aufkommensverwendung im Kontext der Ökosteuer akzeptanzrelevant sein könnte. Dazu soll kurz umrissen werden, welche konkurrierenden Ausgabenzwecke für die Ökosteuererinnahmen denkbar sind, bevor die Thematisierung dieser Fragen im Rahmen der Interviews erörtert wird.

In der aktuellen Konzeption werden die insbesondere durch die höhere Mineralölsteuer eingenommenen Beträge praktisch in vollem Umfang für die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge eingesetzt und somit den Unternehmen und BürgerInnen aufkommensneutral zurückgegeben (vgl. Kap. 2.1). Dieses Vorgehen (oder auch eine direkte Rückerstattung als Öko-Bonus) könnte als vollständige Gegenleistung für die Steueraufwendungen zustimmungsfördernd wirken. Alternativ wäre es denkbar, dass eine Verwendung für ökologische Zwecke aufgrund ihrer größeren inhaltlichen Nähe zur Bezeichnung *Ökosteuer* favorisiert würde. Außerdem könnte das Steueraufkommen an die Förderung alternativer Verkehrsmittel gebunden werden. Diese Verknüpfung könnte auf Zustimmung treffen, weil sie Ausweichstrategien zur (teureren) Autofahrt zur Verfügung stellt.

Wie gezeigt, sind im Rahmen von Umweltabgaben verschiedenste Verwendungszwecke für das Steueraufkommen denkbar. Zudem können für diese unterschiedliche Argumentationen angeführt werden. Aus diesem Grund werden die GesprächspartnerInnen in der vorliegenden Untersuchung zunächst offen aufgefordert, ihre eigene Präferenz zu äußern und zu begründen („Wofür sollten Ihrer Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?“). Weil die Zweckbindung des Steueraufkommens zur Förderung alternativer Verkehrsträger als besonders akzeptanzfördernde Lösung vermutet wird (Jones, 1991; vgl. Kap. 3.2), soll diese Variante gesondert thematisiert werden („Würden Sie einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn mit den Einnahmen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kostengünstiger würde?“, vgl. Interviewleitfaden im Anhang).

4.7 Subjektive Bedeutung der Automobilität

In diesem Abschnitt geht es um die Frage, inwiefern diejenigen Aspekte des Autofahrens, die seine Attraktivität auch jenseits der schlichten Transportfunktion ausmachen,

die Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform beeinflussen könnten. Diese Faktoren – wie beispielsweise Selbstwertgefühl, Nervenkitzel, Identität, Schutz etc. (vgl. Hilgers, 1994)³³ – kommen deshalb als Zustimmungshindernisse für die Ökosteuer in Frage, weil dieses Instrument den Gebrauch des Autos verteuert und damit potenziell einschränkt.

Ihre Thematisierung im Rahmen dieser Arbeit erscheint jedoch schwierig. Möglicherweise verbergen sich die eher irrationalen, teils egoistischen Facetten des Autofahrens hinter vorgeschobenen, sozial erwünschten Argumenten, die sich auf der Sachebene gegen eine Einschränkung des MIV und damit gegen die Ökosteuer wenden (Hilgers, 1994; Schahn, 1993b). Aus diesem Grund geht der Verfasser davon aus, dass die wahren Gründe für die Nichtakzeptanz der Ökosteuer nicht in jedem Fall durch die Äußerungen im Interview abgedeckt werden. Stattdessen soll versucht werden, die affektiven Motive des Autofahrens und damit möglicherweise der Ökosteuerablehnung aus den Aussagen der InformantInnen inhaltsanalytisch zu erschließen (vgl. Kap. 5.2.2 & 5.4). Dabei geht es um die Frage, ob und in welchem Ausmaß der Lustfaktor des Autofahrens die Akzeptierbarkeit der Ökosteuer beeinträchtigen könnte.

4.8 Reaktanz

Als vorletzter Faktor, der für die Akzeptanz der Ökosteuer relevant sein könnte, wird in diesem Kapitel das psychologische Konstrukt Reaktanz auf die Forschungsfrage bezogen. Reaktanz entsteht als Reaktion auf den subjektiven Verlust von Freiheit, also der Kontrolle über Wahlmöglichkeiten und Handlungsalternativen. Reaktanz, die auch als Widerstandsmotivation bezeichnet wird, beinhaltet das Bestreben, die eingeengte Freiheit wiederherzustellen (Dickenberger, Gniech & Grabitz, 1993; vgl. Kap. 2.2).

Konzeptionell stehen Reaktanz und Akzeptanz weitgehend in einem sich wechselseitig ausschließenden Verhältnis zueinander: Bei freiheitseinschränkenden Maßnahmen tritt Reaktanz nicht oder in geringerem Ausmaß auf, wenn der Eingriff akzeptiert wird (Pelzmann, 1988; Schahn, 1993a). Daraus geht hervor, dass Reaktanz als übergreifendes psychologisches Konstrukt möglicherweise nicht trennscharf von den bereits genannten Akzeptanzprädiktoren zu unterscheiden ist. Nichtsdestotrotz soll Reaktanz hier als eigener,

³³ Für eine detaillierte Betrachtung dieser psychischen Funktionen der Pkw-Nutzung sei beispielsweise auf Hilgers (1992) sowie Sachs (1990) verwiesen.

möglicher Einflussfaktor betrachtet werden, da sie verschiedene Formen des möglichen subjektiven Kontrollverlusts durch die Ökosteuer vereint.

Eine mögliche, für die Ökosteuer relevante Reaktanzreaktion entsteht durch eine wahrgenommene Einschränkung der finanziellen Ressourcen (vgl. Jonas et al., 1999; Pelzmann, 1988). Inwiefern diese Empfindung in einem linearen Verhältnis zu der realen Kostensteigerung steht, ist unklar.³⁴ Möglicherweise hat der Benzinpreis als „Brotpreis der Moderne“ (Luhmann, 2002, S. 7) eine Symbolfunktion für die Bezahlbarkeit der essentiellen Güter des täglichen Lebens inne.³⁵ Oder der Spritpreis dient als heuristischer Indikator allgemeiner Preissteigerungen, im Sinne eines „*alles wird teurer*“, so dass seine Erhöhung besonders kritisch begutachtet wird.

Die beschriebene Empfindung der Ökosteuer als Budgetbedrohung könnte insbesondere dann entstehen, wenn den Betroffenen Ausweichstrategien fehlen, mittels derer sie die finanziellen Belastungen durch die höheren Benzinpreise verringern können (vgl. Kap. 4.6). Schließlich hängt die Freiheit zur kostengünstigen Mobilität bei einer Verteuerung des MIV stark von den Möglichkeiten zur Kostenreduktion durch Verhaltensänderungen (Umstieg auf alternative Verkehrsmittel, Änderungen des Fahrstils) ab.

Die zeitliche Verteilung der Kostensteigerungen repräsentiert einen weiteren, möglichen Anlass für Reaktanzbildung, der für die Ökosteuer spezifisch ist (vgl. Pelzmann, 1988). Einerseits könnte eine ablehnende Reaktionstendenz gegenüber Umweltabgaben durch die regelmäßige Erhöhung der Steuersätze, einem wesentlichen Pfeiler der meisten Ökosteuerkonzepte (vgl. Kap. 2.1), gefördert werden (vgl. Dickenberger et al., 1993; Raschke, 2001). Andererseits ist es ebenso möglich, dass die Vorhersehbarkeit von Beiträgen und Ausgaben die subjektive Kontrolle und damit die Steuerzustimmung erhöht (vgl. Jonas et al., 1999).

Reaktanz durch die Ökosteuer könnte ferner dann entstehen, wenn diese als bloße Bestrafung des Autofahrens empfunden wird (vgl. Wiswede, 1991). Nicht zuletzt könnte auch der Entstehungsprozess der Ökosteuer reaktanzfördernd wirken. Dies wäre der Fall, wenn bei den Betroffenen das Gefühl entstünde, an der Formulierung und Entscheidung

³⁴ Schließlich ist der am Haushaltseinkommen relativierte Treibstoffpreis – trotz Ökosteuer – in den letzten 20 Jahren gesunken (Süddeutsche Zeitung, 2001).

³⁵ Luhmann (2002) vermutet dementsprechend, dass die Akzeptanzprobleme der Ökosteuer in direkter Tradition der Verbrauchssteuerrevolutionen des Mittelalters stehen.

der gesetzlichen Regelungen nicht genügend beteiligt gewesen zu sein (vgl. Jonas et al., 1999; Wiswede, 1991).

Wie in den voranstehenden Absätzen skizziert, könnte eine Vielzahl von Eigenschaften der Ökologischen Steuerreform Widerstandsreaktionen bei den betroffenen BürgerInnen hervorrufen. Ähnlich der psychischen Bedeutung des Autofahrens würden sich auch diese Empfindungen jedoch wohl kaum direkt im Gespräch erfragen lassen. Zwar sollen die InformantInnen mit einer Leitfrage wie „Fühlen Sie sich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?“ (vgl. Interviewleitfaden im Anhang) konfrontiert werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass subtile Hinweise auf Reaktanz eher im Rahmen der inhaltsanalytischen Auswertung als durch direkte Ansprache zu identifizieren sind.

4.9 Einstellung gegenüber der Quelle der Botschaft

In diesem Abschnitt wird die Bewertung der Urheberin einer Botschaft als letzte potenzielle Einflussgröße auf die Ökosteuer konkretisiert. Es handelt sich dabei um die einzige Variable, die in keinem Zusammenhang mit den *inhaltlichen* Aspekten der Ökosteuer steht. Stattdessen geht es um die Frage, ob die Beurteilung der Partei Bündnis 90/Die Grünen – als maßgebliche öffentliche Verfechterin der Ökologischen Steuerreform (Reiche & Krebs, 1999) – als Akzeptanzrestriktion dieses Instrumentes relevant ist.

Die Grünen erfahren sowohl in politischen Wahlen als auch in Meinungsumfragen nur von einer Minderheit der Bevölkerung Zustimmung (vgl. bspw. Süddeutsche Zeitung, 2002). Es ist möglich, dass auf dieser Ablehnung basierende Heuristiken wie beispielsweise „Was von den Grünen kommt, kann nichts Gutes bedeuten!“ zur Bewertung eines komplexen Einstellungsobjektes wie der Ökologischen Steuerreform herangezogen werden. Schließlich sind solche Alltagsregeln zur Orientierung in der Vielfalt des parteipolitischen Meinungsstreites sicherlich hilfreich (vgl. Leyens & Dardenne, 1996).

Wie in den vorangehenden Abschnitten ist es jedoch ungewiss, ob dieser Einflussfaktor von den InformantInnen der vorliegenden Studie explizit eingeräumt würde. Denn vermutlich widerspricht eine heuristische Einstellungsbildung den für sachliche, politische Diskussionen geltenden sozialen Normen. Trotz des anzunehmenden Bestrebens der Befragten, dieser Norm auch in den Gespräch dieser Arbeit zu entsprechen, wird der Interviewer zumindest die Grünen als maßgebliche Vertreterin der Ökosteuer erfragen bzw. erwähnen (vgl. Kap. 5.2.2 sowie Interviewleitfaden im Anhang). Mögliche akzeptanzrelevante Reaktionen darauf müssen dann im Rahmen der Inhaltsanalyse identifiziert werden.

5 Methode

Das vorliegende Kapitel beschreibt und begründet das gewählte methodische Vorgehen. Dazu wird zunächst die Wahl des teilstrukturierten, qualitativen Interviews begründet. Kapitel 5.2 stellt die Selektion der InterviewpartnerInnen und die Durchführung der Untersuchung dar. Im Anschluss werden die Schritte zur Aufbereitung und Auswertung des Gesprächsmaterials expliziert und begründet.

5.1 Wahl des Vorgehens

Entscheidend für die Wahl der Forschungsmethode ist ihre Angemessenheit gegenüber dem Untersuchungsgegenstand und dem Erkenntnisziel (Flick, 1998). Ziel der vorliegenden Studie ist die Exploration relevanter Einflussgrößen auf die Akzeptanz der Ökosteuer unter „normalen“ BürgerInnen. Dabei kommt die *subjektive* Perspektive der Betroffenen mit ihren individuellen Relevanzstrukturen zu Wort. Sie soll es ermöglichen, zuvor unbekannte Hintergründe der Ökosteuerbewertung zu identifizieren. Darüber hinaus werden die in Kapitel 4 explizierten Vorannahmen berücksichtigt. Mit der vorliegenden Arbeit soll also das Repertoire von Wahrnehmungen und Bewertungen bezüglich der Ökosteuer eruiert werden, um so auf allgemeine Bedingungen von Akzeptanz und Ablehnung dieses politischen Instrumentes schließen zu können.³⁶

Um diesem Anliegen gerecht zu werden, wurde für die vorliegende Untersuchung eine qualitative Interviewtechnik gewählt. D. h. Interviewer und Informantin setzen sich in einem offen Gesprächskontext mit dem Untersuchungsgegenstand auseinander. Dem Interviewer sind dabei mittels eines Leitfadens gewisse (jedoch nicht völlig bindende) Vorgaben gemacht, während der Befragte in seinen Antworten völlig frei ist. Das derart gewonnene Interviewmaterial wird im Anschluss inhaltsanalytisch ausgewertet. Diese Technik wird mit Hopf (1995, S. 177) als „teilstandardisiert“ oder auch „leitfadenorientiert“ bezeichnet und ist auf der Systematik der Interviewtechniken von Mayring (1993) folgendermaßen einzuordnen (grau hinterlegte Flächen in Abbildung 10):

³⁶ Generalisierbar sind die gewonnenen Erkenntnisse als Sammlung von Existenzaussagen („Es gibt . . .“) (Lamnek, 1995). Exakte Aussagen über die quantitative Verteilung und Gewichtung der unabhängigen Variablen können erst mit nachfolgenden Untersuchungen getroffen werden.

strukturiert	Freiheitsgrad des Interviewers	unstrukturiert
geschlossen	Freiheitsgrad der Befragten	offen
qualitativ	Auswertung des Interviewmaterials	quantitativ

Abbildung 10: Systematik der Interviewtechniken (nach Mayring, 1993)

Die so umrissene Methode wurde insbesondere aus zwei Gründen gewählt: die Angemessenheit im Forschungsprozess einerseits und die Ergebnisoffenheit und Flexibilität des Vorgehens andererseits. Diese Anforderungen ließen sich am ehesten im Rahmen des qualitativen Forschungsparadigmas realisieren:

Ein zentrales Argument für die Wahl eines qualitativen Ansatzes in der vorliegenden Untersuchung ist ihre Rolle im aktuellen Forschungsprozess. Wie der Literaturüberblick in Kapitel 3.2 zeigt, steckt die sozialwissenschaftliche Forschung zu den Akzeptanzbedingungen der Ökosteuer noch in den Anfängen. In einer solchen Situation ist es häufig sinnvoller, zunächst auf qualitative Erhebungsformen zurückzugreifen. Qualitative Daten sollten „stets vor quantitativen erzeugt und analysiert werden. Quantitative Abstraktionen sind nur dann sinnvoll einsetzbar, wenn bekannt ist, was die abstrahierten Aspekte (‘Dimensionen’) bedeuten“ (Kleining, 1995, zitiert nach Schophaus, 2000, S. 48). Dabei dienen insbesondere das semistandardisierte Interviewverfahren der Exploration von Sachverhalten und der Ermittlung von Bezugssystemen der Befragten zu *Beginn* des Forschungsprozesses (Lamnek, 1995).

Die zweite Begründung für die vorgenommene Methodenwahl liegt in der Offenheit des Verfahrens. Nur ein Vorgehen, das den Gesprächsverlauf und die Antwortmöglichkeiten der InformantInnen weitgehend frei lässt, stellt sicher, dass die „Relevanzsysteme des Betroffenen“ (Lamnek, 1995, S. 51) zu Wort kommen. Andernfalls besteht die Gefahr, lediglich genau das zu erfassen, was der Forscher zu finden hofft: Die Ergebnisse wären durch den Forscher prädeterniert und erhielten einen Stellenwert, den sie realiter nicht haben (Lamnek, 1995). Können die InformantInnen stattdessen den Interviewablauf mitbestimmen und ihre ganz subjektive Perspektive und Deutung offen legen, erreichen die Ergebnisse eine höhere Relevanz und Nähe zum Untersuchungsgegenstand (Flick, 1995). Dieses Prinzip der Offenheit, das die theoretische Strukturierung des Forschungsgegenstandes zurückstellt, bis sie sich durch die Forschungssubjekte herausgebildet hat, ist ein

zentrales Kennzeichen qualitativer Erhebungsformen im Allgemeinen und der gewählten Interviewtechnik im Besonderen (Hopf, 1995; von Kardorff, 1995).

Darüber hinaus ergeben sich weitere, für die eigenen Erkenntnisziele relevante Vorteile einer offenen Gesprächstechnik: Die Breite und Tiefe der in den Antworten enthaltenen Informationen ist umfangreicher als bei vorgegebenen Antwortmöglichkeiten (Lamnek, 1995). Außerdem ist der Befragte in der Regel ehrlicher, reflektierter und genauer. Nicht zuletzt kann der Interviewer flexibel auf die Gesprächspartnerin eingehen und überprüfen, ob und wie diese die gestellten Fragen verstanden hat (Mayring, 1993).

Es soll an dieser Stelle jedoch darauf hingewiesen werden, dass auf eine Vorstrukturierung des Untersuchungsobjektes nicht vollständig verzichtet wurde. Vielmehr wurden „sensibilisierende Konzepte“ (Flick, 1995, S. 172) erarbeitet und in Form eines Interviewleitfadens zusammengefasst (vgl. Kap. 4 & Anhang). Ein solcher Leitfaden gibt die Inhalte der im Interview gestellten Fragen vor, lässt ihre Reihenfolge und genaue Formulierung sowie Nachfragen jedoch variabel (Lamnek, 1995). Auch die Ergänzung von zusätzlichen Gesichtspunkten im Verlauf des Gesprächs ist bei Bedarf möglich (Hopf, 1995). Mit diesem Vorgehen ist sichergestellt, dass einerseits alle potenziell relevanten Akzeptanzdeterminanten angesprochen werden und andererseits möglichst flexibel auf die Artikulationsbedürfnisse und subjektiven Deutungen der jeweiligen Informantin eingegangen wird.

Der Leitfaden enthält die wesentlichen objektiven Aspekte der Problemstellung, die mittels Interview erforscht werden soll (Witzel 1982; 1985). Für die vorliegende Arbeit sind dies die aufgrund der empirischen und theoretischen Erörterungen in Kapitel 3 für relevant erachteten Einflussfaktoren auf die Akzeptanz der Ökosteuer. Die Thematisierung dieser Vorannahmen wird durch vollkommen ergebnisoffene Leitfragen ergänzt („Was halten Sie spontan von der Ökosteuer? Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Sie die Ökosteuer akzeptieren bzw. noch besser finden? Was gibt es noch, was Sie mir über Ihre Einstellung zur Ökosteuer sagen wollen, bevor wir das Interview beenden?“), die die Aufdeckung der wirklichen empirischen Strukturen jenseits theoretischer Vorüberlegungen garantieren sollen.

5.2 Erhebung des Materials

Das vorliegende Kapitel beschreibt und begründet eingangs die Selektion der Forschungssubjekte. Im Anschluss stellt es die Eigenschaften der so entstandenen Stichprobe dar. Danach wird die Erhebung selbst charakterisiert, d. h. es werden die Rahmendaten der

durchgeführten Gespräche und die im Verlauf vorgenommenen Korrekturen an der Methode wiedergegeben.

5.2.1 Auswahl der InformantInnen

Konzeption des Stichprobenumfangs

Für die vorliegende Arbeit wurde eine Stichprobengröße von 10 bis 15 Personen angestrebt, ein Wert, der für heutige Interviewstudien durchaus typisch ist (Kvale, 1996). Die im Vergleich zu quantitativen Untersuchungen geringe Anzahl von Forschungssubjekten ist mit dem Erkenntnisinteresse der vorliegenden Studie zu erklären. Schließlich zielt diese darauf ab, ein Set möglicher Deutungsmuster zur Ökosteuern aufzudecken und nicht die exakte *Häufigkeit* bestimmter Argumente. Ein für statistische Repräsentativität ausreichender Stichprobenumfang ist daher nicht erforderlich. Generalisierungen im Sinne von Existenzaussagen („Es gibt . . .“) sind schließlich auch bei kleinen InformantInnengruppen möglich, die die gesamte Bevölkerung nicht notwendigerweise exakt widerspiegeln (Lamnek, 1995).

Die o. g. Begründung lässt sich um pragmatische Erwägungen ergänzen: Erfahrungsgemäß wird in einer explorativen Studie nach einer gewissen Anzahl von Interviews ein Sättigungsgrad erreicht, bei dem zusätzliche Erhebungen keinen bedeutsamen Erkenntnisgewinn hervorbringen (Kvale, 1996). Daraus folgt der Leitgedanke, „interview as many subjects as necessary to find out what you need to know“ (Kvale, 1996, S. 101). Für einen beschränkten Stichprobenumfang spricht außerdem, dass die Analyse umso genauer sein kann, je weniger Versuchspersonen untersucht werden (Mayring, 1993).

Konzeption der Selektionskriterien

In Bezug auf die Zusammensetzung der Stichprobe wird eine Auswahl der InterviewpartnerInnen angestrebt, die alle *potenziell* relevanten soziodemographischen Faktoren in verschiedenen Ausprägungen umfasst. Eine solches Vorgehen ist legitim und für vergleichbare Studien üblich (Lamnek, 1995), da eine Stichprobenzusammensetzung nach Repräsentativitätskriterien nicht erforderlich ist (s. o.). Die vorhandene Forschungsliteratur liefert nur unzureichende Erkenntnisse über relevante soziodemographische Einflussvariablen (vgl. Schade, 1998). Aus diesem Grund sollen GesprächspartnerInnen mit allen Eigenschaftsausprägungen ausgesucht werden, die dem Autor für die Beantwortung der Forschungsfrage bedeutsam erscheinen. D. h. interviewt werden AutofahrerInnen und Nicht-AutofahrerInnen, sozialversicherungspflichtig beschäftigte InformantInnen und nicht ab-

hängig angestellte, Individuen mit hohem vs. niedrigem Bildungsgrad sowie mit großem vs. geringem Einkommen. Zudem sollten die klassischen soziodemographischen Variablen wie Geschlecht und Alter in unterschiedlichen Ausprägungen vertreten sein.

Über die genannten soziodemographischen Variablen hinaus ergeben sich weitere Kriterien für die Selektion der Versuchspersonen. Aus methodischen Gründen muss das Einverständnis der InformantInnen, das Gespräch mittels Tonbandgerät aufnehmen zu lassen, als Selektionskriterium fungieren. Zudem ist eine Befragung zur Ökosteuerakzeptanz nur dann sinnvoll, wenn der Befragte schon jemals etwas von der Ökologischen Steuerreform gehört hat und diese für ihn eine zumindest minimale Relevanz hat. Schließlich ist aus der demoskopischen Forschung bekannt, dass Einstellungen oft erst durch ihre Erfragung entstehen bzw. erst im Moment der Erhebung differenziert werden (vgl. Champagne, 1991; Homburg & Matthies, 1998): Auf ein Einstellungsobjekt angesprochen, sieht sich die Befragte gefordert, eine differenzierte Meinung zu äußern, selbst wenn diese bisher noch gar nicht besteht. In der geplanten Erhebung soll dieser Effekt durch die o. g. Vorselektion vermieden werden. Schließlich kann bei InformantInnen, für die die Ökologische Steuerreform bis zum Zeitpunkt der Befragung keinerlei Bedeutung hatte (also keine Meinung existierte), auch nicht von Ablehnung bzw. fehlender Akzeptanz der Ökosteuer gesprochen werden. Einstellungen und Einstellungsgründe, die im Verlauf des Interviews entwickelt würden, wären artifiziell und nicht gleichzusetzen mit (bei anderen InformantInnen) bereits vor Erhebungsbeginn bestehenden Akzeptanzhindernissen. Damit wären sie letztlich für die zustimmungsfördernde, politische Kommunikation der Ökosteuer – als Anwendungsbereich dieser Arbeit – nicht relevant.

Beschreibung der Stichprobe

Die GesprächspartnerInnen, die aufgrund der o. g. Kriterien ausgewählt wurden, sind in der folgenden Tabelle charakterisiert. Um die Anonymität der Untersuchung zu wahren, und gleichzeitig die Individualität der interviewten Personen zu symbolisieren, wurden ihnen für die Darstellung der Ergebnisse Decknamen zugewiesen (vgl. Kap. 6). Diese lassen keinerlei Schlüsse auf die wahre Identität der InformantInnen zu.

Deck-name	Ge-schlecht	Alter	Beruf	Sozial-versiche-rungs-pflicht	Ein-kommen (netto in €)	Ausbildungs-grad	Auto-verfüg-barkeit
Monika	w	24	Studentin	nein	< 500	Abitur	nein
Mark	m	26	Moderator	ja	< 2000	Hochschule	nein
Sylvia	w	36	Sekretärin	ja	< 1000	Fachabitur	ja
Kevin	m	19	Schüler	nein	< 500	Fachabitur	ja
Mira	w	26	Studentin	nein	< 500	Abitur	ja
Boris	m	36	Beamter	nein	< 3000	Fachhochschule	ja
Helga	w	60	Hausfrau	nein	?	Realschule	nein
Annika	w	27	arbeitssuchend	nein	< 1000	Fachabitur	ja
Sabine	w	50	Sekretärin	ja	< 2000	Fachabitur	nein
Paul	m	46	Pfarrer	nein	?	Hochschule	ja
Lars	m	62	Lkw-Fahrer	ja	< 2000	Volksschule	ja
Hermann	m	44	Hausmeister	ja	< 3000	Hauptschule	ja
Lukas	m	46	Lkw-Fahrer	ja	< 3000	Hauptschule	ja
Vera	w	63	Verkäuferin	ja	?	Volksschule	nein

Abbildung 11: Beschreibung der Stichprobe

Stellt man die Zusammensetzung der Stichprobe den o. g. Anforderungen gegenüber, so ist zu konstatieren, dass die potenziell relevanten Charakteristika ausnahmslos in unterschiedlichen Ausprägungen unter den GesprächspartnerInnen vertreten sind (vgl. Abb. 11). Der Altersdurchschnitt der InformantInnen liegt bei 40 Jahren (Streuung 14, Extremwerte 19 und 63 Jahre). In Bezug auf die Pkw-Verfügbarkeit gaben neun der 14 Interviewpartne-rInnen an, ein Auto nutzen zu können. Die sieben weiblichen und sieben männlichen Befragten weisen einen sehr heterogenen Ausbildungsgrad auf und waren zum Zeitpunkt der Erhebung in sehr unterschiedlichen Berufen tätig. Dementsprechend waren acht Befragte in irgendeiner Form sozialversicherungspflichtig angestellt und kamen damit in den Genuss der Beitragsentlastungen durch die Ökosteuer, während dies bei sechs InformantInnen nicht der Fall war. Die Verteilung auf die Einkommensgruppen gestaltet sich ebenfalls heterogen.

Sämtliche InformantInnen wurden über eigene Kontakte oder die Vermittlung dritter gewonnen. Auf diese Weise konnte die notwendige Vertrauensbasis sichergestellt werden (vgl. Lamnek, 1995). Einige der GesprächspartnerInnen waren dem Interviewer vorher bekannt, standen jedoch in keinem Fall in einem engen Verhältnis zu ihm. Zur Vervollständigung der Stichprobe wurden im Verlauf der Studie zunehmend solche Personen angefragt, deren (vermutete) Eigenschaften und Einstellungen in der Befragtengruppe bis dato unterrepräsentiert waren.

5.2.2 Durchführung der Untersuchung

Als empirische Basis der vorliegenden Arbeit wurden im April 2002 insgesamt 14 Interviews durchgeführt.³⁷ Die Gespräche hatten eine mittlere Dauer von 21 Minuten bei einer Standardabweichung von sieben Minuten. Das kürzeste Interview war nach neun Minuten beendet, das längste dauerte 32 Minuten. Alle 14 Einzelinterviews wurden aufgrund der Vertrautheit mit den Inhalten vom Autor dieser Arbeit selbst durchgeführt (vgl. Hopf, 1995). Um eine möglichst natürliche Situation herzustellen und authentische Informationen zu erhalten, erfolgten die Befragungen – wenn irgend möglich – in einer dem jeweiligen Informanten vertrauten Umgebung. Die Atmosphäre beim Interview war in jedem Fall freundschaftlich-kollegial und vertraulich, was sich u. a. darin äußerte, dass auch zahlreiche dem Interviewer zuvor unbekannte InformantInnen die Anrede per „Du“ bevorzugten (vgl. Lamnek, 1995).

Wie zu erwarten war, musste der dem Interview zugrunde liegende Leitfaden an die Erfahrungen der ersten Gespräche angepasst werden. Ein solches Vorgehen entspricht der geforderten Offenheit qualitativer Forschungsverfahren (Lamnek, 1995). So wurden zwei Fragestellungen im Laufe der Erhebungen hinzugenommen, die in der ursprünglichen Version des Leitfadens (vgl. Anhang) nicht vorgesehen waren: Da die InformantInnen in den ersten Interviews den psychischen Wert des Autofahrens wie in Kapitel 4.7 vermutet nicht thematisierten, wurde eine direkte Leitfrage („Fahren Sie gern Auto?“) ergänzt, um diesen Aspekt besser erfassen zu können. Als in der ursprünglichen Fassung ebenfalls unzureichend erwies sich die bloße Erfragung bzw. Erwähnung der Grünen als parteipolitischer Urheber der Ökosteuer. Da dies keinerlei Meinungsäußerungen bzgl. der Grünen auslöste, wurde – entgegen der ursprünglichen Überlegungen (vgl. Kap. 4.9) – eine Frage wie „Macht es für Ihre Bewertung der Ökosteuer einen Unterschied, dass dieses Instrument maßgeblich von den Grünen stammt?“ in den Leitfaden aufgenommen.

5.3 Aufbereitung des Materials

Die Deskription, die exakte und angemessene Beschreibung des Gegenstandes ist ein besonderes Anliegen qualitativ orientierter Forschung (Mayring, 1993). Aus diesem Grund

³⁷ Zuvor führte der Verfasser zwei Probeinterviews (mit einer Studentin und einem Rentner) durch, um die eigenen Gesprächsführungsfertigkeiten zu schulen und den Interviewleitfaden zu überprüfen. Diese wurden nicht weiter ausgewertet.

verdient auch die Aufbereitung des Textmaterials, als Forschungsschritt zwischen Erhebung und Auswertung, Aufmerksamkeit. Dieser Abschnitt expliziert und begründet das hierfür relevante Vorgehen.

Für die Übertragung des gesprochenen Materials in eine schriftliche Fassung (Transkription) existieren verschiedene mögliche Vorgehensweisen (vgl. Mayring, 1993). Die vorliegende Arbeit basiert im Grundsatz auf der wörtlichen Transkription. Ein solch aufwändiges Verfahren ist für eine ausführliche Auswertung unabdingbar, weil nur das Wortprotokoll den Forscher in die Lage versetzt, einzelne Aussagen in ihrem Kontext zu sehen und sie angemessen zu interpretieren (Mayring, 1993; vgl. Kap. 5.4). Von den möglichen Versionen der wörtlichen Transkription (vgl. Mayring, 1993) wird für den Zweck dieser Arbeit die Übertragung in normales Schriftdeutsch gewählt. Dabei wird der Dialekt bereinigt, Satzbaufehler behoben und der Stil geglättet. Derartige Modifikationen zur Verbesserung der Lesbarkeit sind legitim, da die inhaltlich-thematische Ebene und nicht akustische Details oder nicht-sprachliche Äußerungen im Vordergrund stehen (Mayring, 1993; vgl. Schophaus, 2000).

Darüber hinaus wurde in Einzelfällen bereits im Schritt der Transkription die Fülle des Gesprächsmaterials reduziert. An den entsprechenden Textstellen entstand dann ein selektives Protokoll (vgl. Schophaus, 2000). So wurde weit ausschweifender Textkontext dann nicht vollständig transkribiert, wenn er die jeweils zentrale Aussage ausschmückend, ausführlich beschreibend oder beispielgebend begleitet.³⁸ Entsprechende Auslassungen wurden im Transkriptionstext als solche gekennzeichnet. Bei Bedarf lassen sich auch diese nicht transkribierten Passagen jederzeit aus den weiterhin dem Autor vorliegenden Originalaufnahmen der Gespräche rekonstruieren. Die schriftliche Fassung der Interviewprotokolle findet sich im Anhang dieser Arbeit.

5.4 Auswertung des Materials

Die Auswertung der transkribierten Interviewtexte erfolgte in Anlehnung an die Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2000). Dieses Vorgehen lässt sich durch einige cha-

³⁸ Wenn beispielsweise eine Probandin zunächst ihre Problemwahrnehmung bzgl. des Straßenverkehrs nennt („der Stau“) und dann mit einem ausführlichen Beispiel („als ich letzte Woche zum Einkaufen fuhr, und in die Ebertstraße abbog, standen dort schon wieder bestimmt zwanzig Wagen. Dabei wollte ich doch bloß . . .“) so erläutert, dass die für die Forschungsfragestellung relevante Aussage (Welche durch den Straßenverkehr verursachten Probleme werden wie deutlich wahrgenommen?) *nicht* besser oder anders zu verstehen ist, dann wird die detaillierte Situationsbeschreibung nicht in das Wortprotokoll übernommen.

rakteristische Merkmale kennzeichnen: So ist der Gegenstand der Qualitativen Inhaltsanalyse stets fixierte – d. h. in Bildern, Texten, Noten o. ä. protokollierte – Kommunikation. Dieses Material wird systematisch nach strikten, vorher festgelegten und explizierten Regeln bearbeitet, damit das Verfahren intersubjektiv nachprüfbar ist. Die Systematik der Methode zeigt sich darüber hinaus im theoriegeleiteten Vorgehen. Der Forscher untersucht das Ausgangsmaterial stets unter einer theoretisch ausgewiesenen Fragestellung, vor deren Hintergrund wiederum die Ergebnisse zu interpretieren sind (Mayring, 2000).

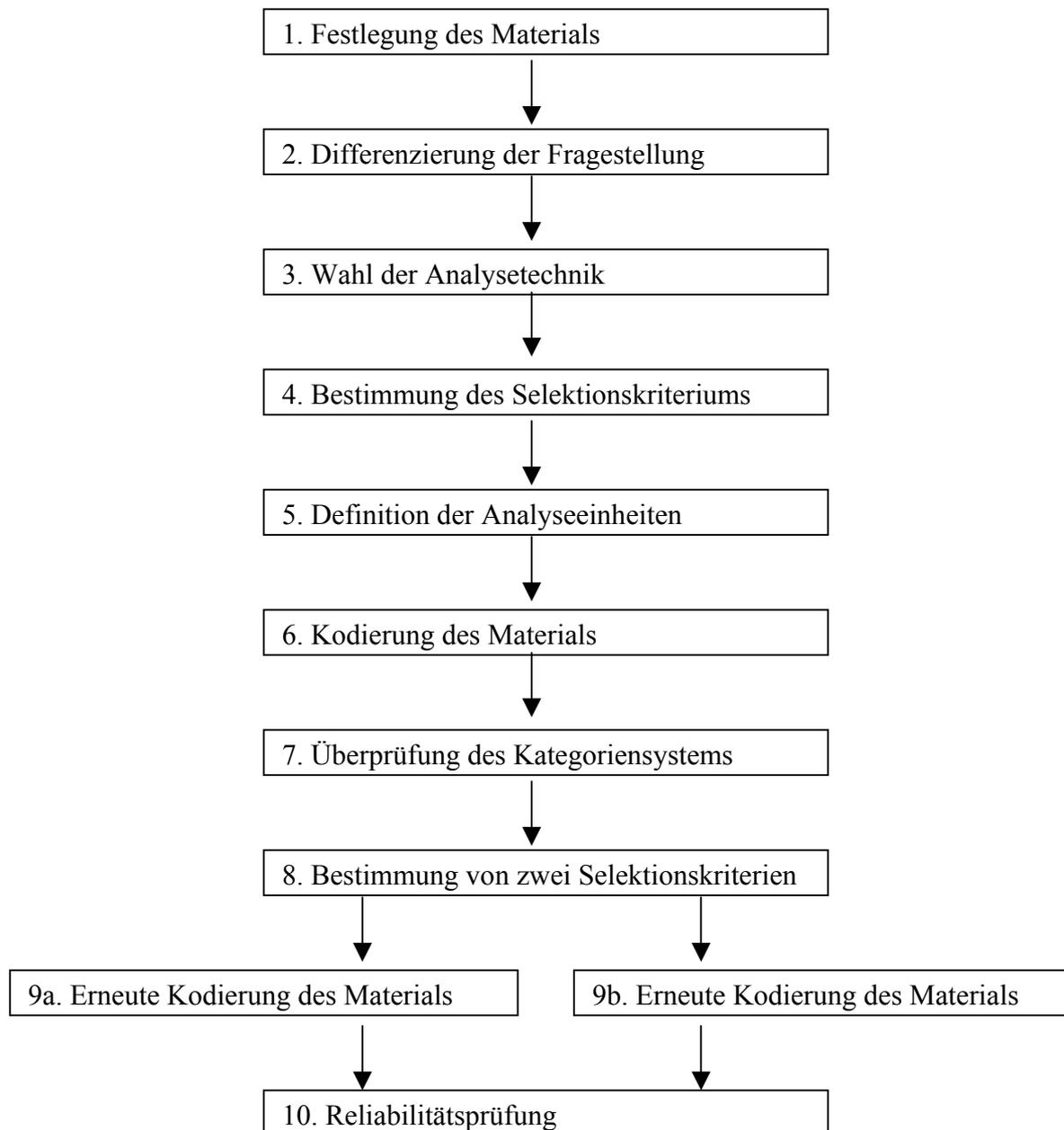


Abbildung 12: Auswertung des Interviewmaterials (nach Mayring, 2000)

Bei der Qualitativen Inhaltsanalyse handelt es sich nicht um eine einzelne Technik, sondern eine Sammlung verschiedener Verfahren, die den o. g. Kriterien entsprechen. Die-

se sind Teil eines übergeordneten Ablaufmodells, das an die Erfordernisse der eigenen Erhebung angepasst wurde (vgl. Abb. 12). In Übereinstimmung mit dem o. g. Postulat der intersubjektiven Überprüfbarkeit soll im Folgenden das genaue Vorgehen im Rahmen der vorliegenden Arbeit beschrieben werden.

In einem ersten Schritt ist das der Analyse zugrundeliegende Material genau zu umreißen. In diesem Fall handelt es sich um die vollständigen Transkriptionstexte der 14 durchgeführten Interviews zur Akzeptanz der Ökosteuer.³⁹ Der zweite Schritt beinhaltet die theoriegeleitete Differenzierung der Fragestellung: Die Auswertung erfolgte mit dem Ziel, die Einflussfaktoren und Bedingungen für die Bewertung der Ökosteuer (Akzeptanz vs. Ablehnung) zu identifizieren. Dies geschah vor dem Hintergrund der in den vorangehenden Kapiteln erarbeiteten potenziellen Akzeptanzdeterminanten.

Als Analysetechnik wurde ein Verfahren gewählt, das sich an der Zusammenfassenden Inhaltsanalyse und der Skalierenden Strukturierung orientiert (vgl. Mayring, 2000). So wurde wie bei der Zusammenfassenden Inhaltsanalyse auf ein vor dem Materialdurchgang feststehendes Kategoriensystem verzichtet. Vielmehr sollten die Codes, denen relevante Textstellen zugeordnet werden, induktiv aus dem Material heraus entwickelt werden. Nur ein solches Vorgehen wird dem explorativen Charakter dieser Arbeit vollständig gerecht. Der theoretischen Vorarbeit (vgl. Kap. 3.1) wurde insofern Rechnung getragen, als einige wenige Kategorien zudem vorab bestimmt wurden. Diese wurden im Laufe der Materialdurchgänge teilweise ergänzt, modifiziert oder entfernt. Mit der Skalierenden Strukturierung hat die hier verwendete Technik gemein, dass einige der Kategorien in ordinalem Verhältnis zueinander stehen. D. h. manche verschieden kodierten Textstellen lassen sich in ihrem Ausprägungsgrad hinsichtlich einer gemeinsamen Dimension unterscheiden⁴⁰.

Nach der Festlegung der Analysetechnik musste im nächsten Schritt das Selektionskriterium für die zu kodierenden Interviewpassagen bestimmt werden: Kategorisiert wurden alle Textstellen, die auf die Bewertung der Ökosteuer hinweisen, sowie alle Passagen, die geeignet erschienen, die Bewertung der Ökosteuer zu erklären. Die letztgenannten Textstellen beschränken sich ausdrücklich nicht auf *explizit* aufgeführte Argumente für oder gegen die Ökosteuer, sondern beinhalten auch diejenigen Äußerungen, die implizit

³⁹ Weitere Informationen zu den Charakteristika der Gespräche (Dauer, Ort etc.) sind in Kapitel 5.2.2 wiedergegeben.

auf Ursachen für Widerstände oder Zustimmung hindeuten. Um weitere Informationen über spontane Äußerungen der InformantInnen zu erhalten, wurde das Selektionskriterium für einen zusätzlichen Kodierdurchgang später modifiziert (s. u.).

Als letzter Schritt vor Beginn der eigentlichen Auswertung wurden die Analyseeinheiten festgelegt. Die Kodiereinheit als kleinster kategorisierbarer Materialbestandteil ist rein theoretisch die Proposition (minimale bedeutungstragende Einheit der Sprache). Dies bedeutet, dass ggf. bereits ein einzelnes Wort einen zu kodierenden Textausschnitt darstellt. Die größte einer Kategorie zuzuordnende Einheit (Kontexteinheit) ist eine inhaltlich homogene Textpassage. D. h. solange sich eine Aussage ununterbrochen auf ein bestimmtes Thema bezieht, wurde diese – gleich welcher Länge – als ganze kategorisiert. Die einzelnen Interviews wurden nacheinander kodiert, so dass das Kategoriensystem über alle Transkripte hinweg verwendet und weiterentwickelt werden konnte. Auf diese Weise sind sowohl Aussagen für den einzelnen Fall als auch über alle Fälle hinweg möglich.

Entsprechend dieser Vorgaben konnte mit der Kodierung der Interviews begonnen werden. Mithilfe der Auswertungssoftware ATLAS.ti⁴¹ wurden die Gesprächsprotokolle nacheinander analysiert. Neben einzelnen Kategorien, die bereits vorher konzipiert worden waren, wurden nach und nach neue Codes für die relevanten Textpassagen entwickelt und diesen zugeordnet. Ziel war es dabei, alle Kategorien von Beginn an eindeutig zu definieren und notfalls mittels Kodierregeln von inhaltsnahen Codes abzugrenzen (vgl. Mayring, 2000). Es wurde jedoch im Verlaufe dieses Analysedurchgangs deutlich, dass zahlreiche Kategorien ausdifferenziert, undefiniert oder zusammengefasst werden mussten. Aus diesem Grund wurden nach dem vollständigen Materialdurchlauf alle Codes auf Verwendungshäufigkeit im Material, Aussagefähigkeit, inhaltliche Homogenität und ihre theoretische Beziehung zu anderen Kategorien hin überprüft, und zahlreiche Modifikationen durchgeführt. Das auf diese Weise entstandene revidierte Kategoriensystem wurde erneut auf das Interviewmaterial angewandt. Trotz der nun bereits existierenden, elaborierten Co-destruktur blieb auch im zweiten Durchgang die induktive Entwicklung neuer Kategorien möglich.

⁴⁰ So wird bspw. unterschieden, ob die ProbandInnen auf die Frage nach Ihrer Einstellung zur Öko-steuer eher positiv, neutral bzw. uneinheitlich oder eher negativ antworten. Diese drei Codes lassen sich nicht nur kategorial sondern auch ordinal differenzieren.

⁴¹ Version 4.2, Informationen im Internet unter www.atlasti.de.

Der erneute Materialdurchlauf wurde in zwei Schritten durchgeführt, die sich hinsichtlich des Selektionskriteriums der in Frage kommenden Textstellen unterschieden. Eine Materialkodierung klassifizierte – wie bereits oben dargestellt – *alle* Passagen, die auf die Bewertung der Ökosteuer und mögliche Erklärungen dafür hinweisen (Code-Häufigkeiten in Abb. 15 bis 38). In einem weiteren Durchgang wurde das Selektionskriterium folgendermaßen eingeschränkt: Der Forscher kategorisierte nur diejenigen Aussagen, die *keine* direkten Reaktionen auf durch den Interviewer vorgegebene Fragen bzw. Argumentationen darstellen. D. h. es wurden nur solche Aspekte Kategorien zugeordnet, die von der Informantin selbst, also „spontan“, ins Gespräch gebracht wurden (Code-Häufigkeiten in Abb. 39).⁴² Auf diese Weise sollte erhoben werden, welche Themen und Argumente für die GesprächspartnerInnen ursprünglich von Relevanz waren. Dahinter steckte die Annahme, dass spontan geäußerte Aspekte eine andere Bedeutung haben als durch die Befragung provozierte Reaktionen.

Nach der so vorgenommenen endgültigen Kodierung des gesamten Interviewmaterials wurde die Zuordnung der Textstellen zu dem entstandenen Kategoriensystem einer Reliabilitätsprüfung unterzogen. Zwar sind die klassischen Gütekriterien sozialwissenschaftlicher Erhebungen nicht eins zu eins auf qualitative Forschungsergebnisse zu übertragen (Mayring, 1993). Dennoch kann es sinnvoll sein, die Reliabilität des Verfahrens, d. h. in diesem Fall seine intersubjektive Genauigkeit, zu überprüfen (Mayring, 2000; Robson, 2002). Dazu wurde eine mit der Methodik vertraute Person ausgewählt und in Bezug auf den theoretischen Hintergrund der Arbeit und die verwendete Kategorienstruktur geschult. Diese Co-Raterin wurde gebeten, ein per Zufall exemplarisch ausgewähltes Interview (Nr. 7, Helga) eigenständig zu kodieren (Selektionskriterium: alle relevanten Aussagen). Die Ergebnisse dieser Kategoriezuordnungen wurden mit der eigenen Kodierung verglichen. Als Maß der Interraterreliabilität wurde Cohen's Kappa berechnet (vgl. Robson, 2002). Dieser Koeffizient berücksichtigt die zufällig zu erwartende Übereinstimmung zwischen verschiedenen BeurteilerInnen und wird wie folgt berechnet:

$$K = \frac{\text{beobachtete Übereinstimmung} - \text{zufällige Übereinstimmung}}{1 - \text{zufällige Übereinstimmung}}$$

Abbildung 13: Berechnung des Reliabilitätskoeffizienten Kappa (nach Robson, 2002)

⁴² Der erste, allgemeine Kodiervorgang erfasste also *alle* relevanten Aussagen – die Reaktionen auf Vorgaben des Interviewers *und* die spontanen Bemerkungen der GesprächspartnerInnen, während der zweite Durchgang nur die spontanen Äußerungen klassifizierte.

Die Reliabilitätsprüfung ergab, dass 22 von insgesamt 27 Codes, die der Verfasser und die Co-Raterin jeweils den gekennzeichneten Textstellen des Interviews zuordneten, identisch waren (vgl. Anhang). Die Berechnung für das Übereinstimmungsmaß Kappa ergab daher einen Wert von 0,8 und ist in Abb. 14 zu sehen.⁴³ Ein Kappa-Koeffizient oberhalb von 0,75 kann Fliess (1981) zufolge als exzellent bezeichnet werden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Zuordnung zu dem verwendeten Kategoriensystem äußerst reliabel ist.

$$K = \frac{0,81 - 0,05}{1 - 0,05} = 0,80$$

Abbildung 14: Interraterreliabilität der Materialkodierung

Der Forscher konnte das nun in einer verifizierten Codestruktur vorliegende Interviewmaterial im Folgenden unter verschiedenen Fragen analysieren: Welche Aspekte werden spontan bzw. auf Nachfrage besonders häufig, welche eher selten erwähnt? Existieren besondere Konfigurationen von bestimmten Argumenten und grundsätzlicher Zustimmung bzw. Ablehnung? Welche Erklärungen erhalten besondere Bedeutung? Lassen sich Kontingenzen zwischen einzelnen Aspekten bzw. Begründungen aufdecken? Die Ergebnisse zu diesen Fragen werden im folgenden Kapitel dargestellt.

⁴³ Die vollständigen Arbeiten zur Berechnung der Interraterreliabilität finden sich im Anhang.

6 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden zunächst die einzelnen, in Kapitel 4 konkretisierten, potenziellen Einflussfaktoren auf die Ökosteuerakzeptanz betrachtet. Für jeden Aspekt werden die Ergebnisse der Inhaltsanalyse zusammengestellt, um differenziertere Hypothesen bzgl. seiner Bedeutsamkeit entwickeln zu können. Danach werden inhaltsanalytisch identifizierte Akzeptanzbedingungen dargestellt, die über die in Kapitel 4 explizierten Vorannahmen hinausgehen. Jeder Abschnitt enthält die zugehörigen, mittels Inhaltsanalyse entwickelten Klassen von Textstellen („Codes“) samt Definition, Auftretenshäufigkeit im Text und Ankerbeispiel. Wo immer dies für die LeserInnen besonders aufschlussreich erscheint⁴⁴, werden *alle* Interviewzitate eines Codes aufgeführt. In die Ergebnisdarstellungen fließen die Resultate *beider* Kodiervorgänge (sämtliche Äußerungen vs. allein die spontanen Aussagen) ein. Als zusätzlicher Überblick werden zum Abschluss des Kapitels die häufigsten Codes aus der Analyse der spontanen Äußerungen gesondert aufgelistet.

Betrachtet man die Antworten der InformantInnen auf die Frage „Was halten Sie spontan von der Ökosteuer?“, erhält man ein erstes, überblicksartiges Meinungsbild. Sieben der 14 Befragten reagierten mit einer überwiegend positiven Einschätzung.⁴⁵ Fünf InterviewpartnerInnen äußerten sich uneinheitlich, während zwei eine deutliche Ablehnung der Ökosteuer kund taten. Hier zeigt sich eine in dieser Hinsicht eingeschränkte Heterogenität der Interviewstichprobe. Auch wenn die Untersuchungspersonen in Bezug auf die soziodemographischen Kennzahlen äußerst verschieden sind (vgl. Kap. 5.2.1), scheinen sie in ihrer Haltung zur Ökosteuer von der Mehrheit der Bevölkerung abzuweichen (vgl. Kap. 2.4). Zurückzuführen ist dieser Umstand vermutlich auf die Selbstselektion der InformantInnen: Zumindest diejenigen, die dem Interview *nicht* aus freundschaftlicher Nähe zum Verfasser zugestimmt haben, waren vermutlich dann eher zu einem Gespräch über die Ökosteuer bereit, wenn sie dieser gegenüber prinzipiell aufgeschlossen sind. Die Aussagekraft der hier präsentierten Ergebnisse ist dadurch allerdings nicht eingeschränkt: Schließlich äußerten *alle* Befragten zahlreiche Kritikpunkte am Konzept der Ökologischen Steuer-

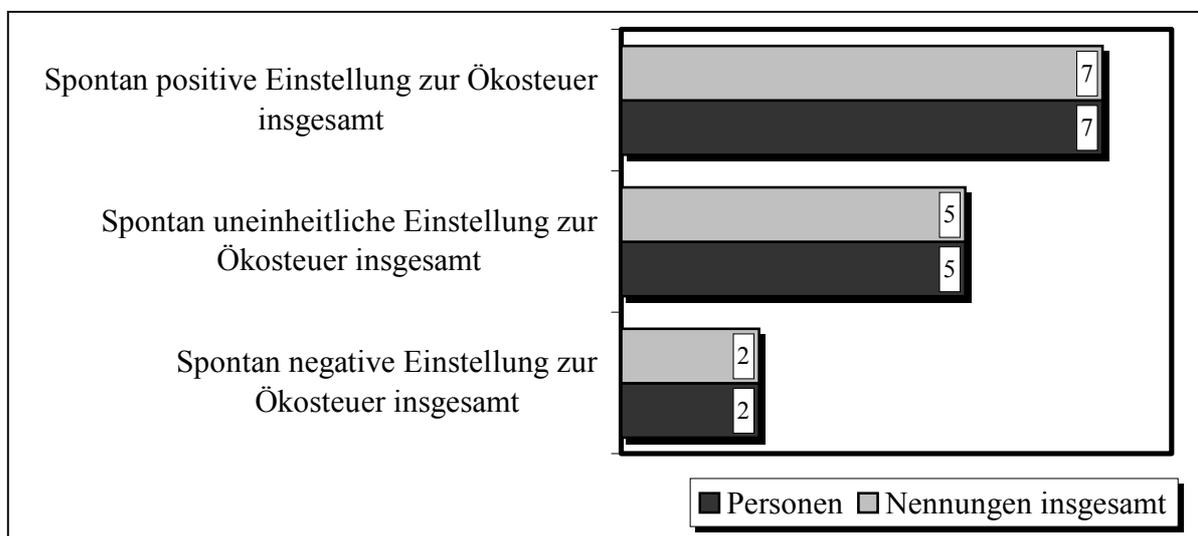
⁴⁴ Dies ist bspw. der Fall, wenn Codes „sonstige“ Gesprächszitate enthalten, oder wenn *Aussagebegründungen* nicht bereits durch die Kategoriezugehörigkeit sondern erst durch die kodierten Textstellen selbst deutlich werden.

⁴⁵ Gelegentliche Abweichungen der im Text genannten Zahlen von den in den Diagrammen wiedergegebenen Werten sind auf zusätzliche Analyseschritte zurückzuführen, die über die bloße Häufigkeitsbestimmung der Codes hinausgehen.

reform. Außerdem lassen sich Bestimmungsgrößen der Akzeptanz eben gerade auch aus akzeptierenden und nicht nur aus ablehnenden Positionen extrahieren.

auf die Frage „Was hältst Du (spontan) von der Ökosteuer?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Spontan positive Einstellung zur Ökosteuer insgesamt	Auf o. g. Frage gibt es eine überwiegend positive Antwort	„Ich finde die in Ordnung“ (Lukas)
Spontan uneinheitliche Einstellung zur Ökosteuer insgesamt	... gibt es eine Antwort, die weder überwiegend negativ noch überwiegend positiv ist (unsicher, sowohl als auch, egal)	„Ich spüre nicht viel von ihr. Von daher ist sie mir relativ gleichgültig momentan“ (Mark)
Spontan negative Einstellung zur Ökosteuer insgesamt	... gibt es eine überwiegend negative Antwort.	„Ich halte an sich nicht allzu viel davon“ (Vera)

Abbildung 15: Codes „Spontane Einstellung zur Ökosteuer insgesamt“



Die im Anschluss an die o. g. Frage geäußerten, spontanen Begründungen für die jeweilige Beurteilung der Ökosteuer fallen heterogen aus. Dennoch lassen sich drei mehrfach angeführte Argumentationsstränge identifizieren:

- Bei den *ablehnenden* Bewertungen wurde eine ungerechte Lastenverteilung hervorgehoben („Nur denke ich mir halt, dass das nicht gerecht ist, wenn Leute, die wenig Geld haben, um sich ihren Lebensstandard zu finanzieren oder ihre Familie zu ernähren und dann viel fahren müssen mit dem Auto, dann auch Ökosteuer zahlen müssten und dafür dann mehr Geld für den Sprit ausgeben“, Annika).
- Als Begründung *positiver* Urteile diente zum einen das generelle Prinzip der Ökosteuer („Die Idee ist nicht schlecht, aber was daraus gemacht wird, ist mir nicht so ganz klar“, Lars)

- und zum anderen das damit angestrebte Ziel, die Umweltbelastung zu verringern („Also, die Ökosteuer, um für unsere Umwelt etwas zu tun, finde ich völlig korrekt“, Sylvia).

Diese Erklärungen werden in den nächsten Absätzen bei der Betrachtung der einzelnen Akzeptanzdeterminanten wieder aufgegriffen.

Problembewusstsein und Zielbewertung

Von den zahlreichen, für die Ökosteuer relevanten gesellschaftlichen Problemen wurden die Missstände im *Straßenverkehr* explizit in den Interviews erfragt („Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?“). Einige Personen zählten daraufhin Probleme auf, die durch Umweltabgaben auf Sprit prinzipiell lösbar sind: verschiedenste Facetten der Umweltverschmutzung (elf InformantInnen) sowie Mobilitätsbehinderungen durch das hohe Verkehrsaufkommen (drei Personen). Lediglich zwei Befragte gaben keinerlei in diesem Zusammenhang relevante Missstände an.⁴⁶ Unter den interviewten Personen kann also von einem verbreiteten Bewusstsein derjenigen Probleme ausgegangen werden, auf deren Lösung die Ökosteuer abzielt.

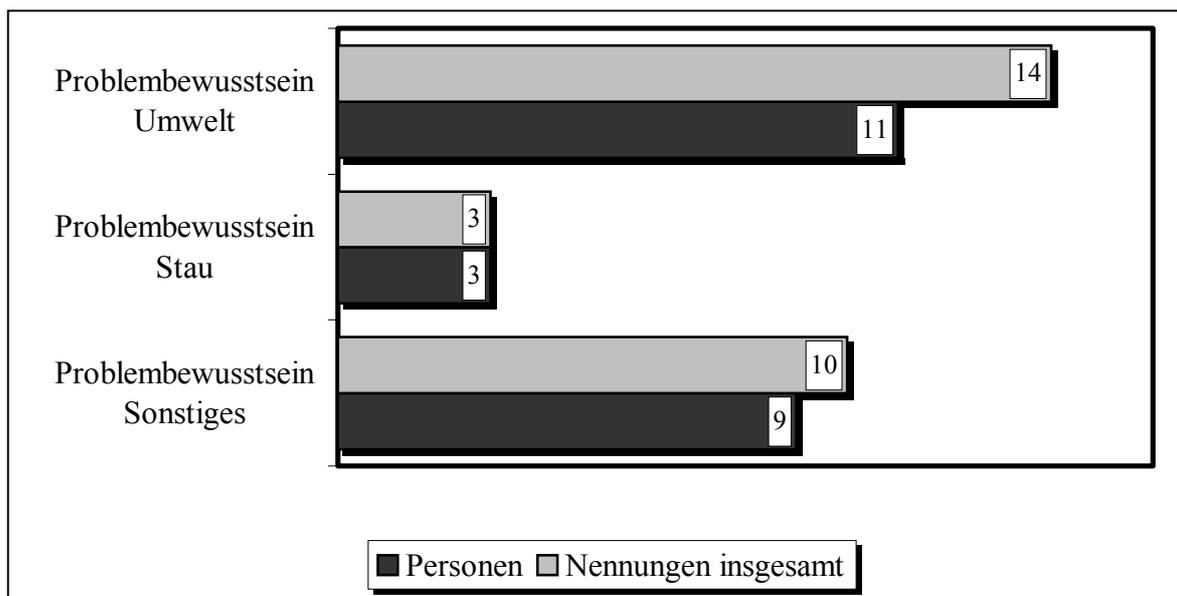
auf die Frage „Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Problem- bewusstsein Umwelt	Ich sehe die durch den Straßenverkehr verursachte Umweltverschmutzung (Klimawandel, Luftverschmutzung, Ressourcenverbrauch etc.) bzw. Lärmbelästigung als Problem an	„Ich sehe ein Problem in der Klimakatastrophe“ (Kevin)
Problem- bewusstsein Stau	Ich sehe das hohe Verkehrsaufkommen / den Stau / die verstopften Straßen als eigenes Problem an (finde sie also nicht nur problematisch als Ursache negativer Umweltauswirkungen!)	„Zu viel Lkws und auch zu viel Pkws. ... Man kommt ja nirgendwo mehr durch“ (Lukas)
Problem- bewusstsein Sonstiges	Sonstige Dinge werden als problematisch im Zusammenhang mit Straßenverkehr genannt	„dass der immer aggressiver wird“ (Sylvia)

Abbildung 16: Codes „Problembewusstsein“

⁴⁶ Selbstverständlich sind im Rahmen eines Interviews Mehrfachnennungen möglich.

Code „Problembewusstsein Sonstiges“ (meist auf die Frage „Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?“)	
„dass mich die Dominanz des Autoverkehrs gerade im Stadtverkehr ziemlich nervt . . . dass man sich da mehr Freiräume für andere Verkehrsteilnehmer erkämpfen müsste“	(Mark)
„dass der immer aggressiver wird“	(Sylvia)
„das mit der Sicherheit für Fahrradfahrer finde ich unzureichend von der Straßeneinrichtung her“	(Sylvia)
„Ich finde, dass man mehr Radwege braucht“	(Kevin)
„Mit den Parkplätzen, das ist ein bisschen blöd“	(Annika)
„Ich wäre für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen“	(Sabine)
„Es kostet natürlich auch enorm – und das kommt nicht wieder rein – was die Instandhaltung von Straßen betrifft“	(Paule)
„Ich bin Lkw-Fahrer. Ich hab Probleme mit den Pkw-Fahrern. Ich finde, dass viele Leute auf der Autobahn uns zum Beispiel ausbremsen“	(Lars)
„Der Zustand unserer Straßen, der ist katastrophal“	(Hermann)
„Vor allen Dingen, viele Straßen sehen nun wirklich wie eine Holperbahn aus“	(Vera)

Abbildung 17: Alle Textstellen zum Code „Problembewusstsein Sonstiges“

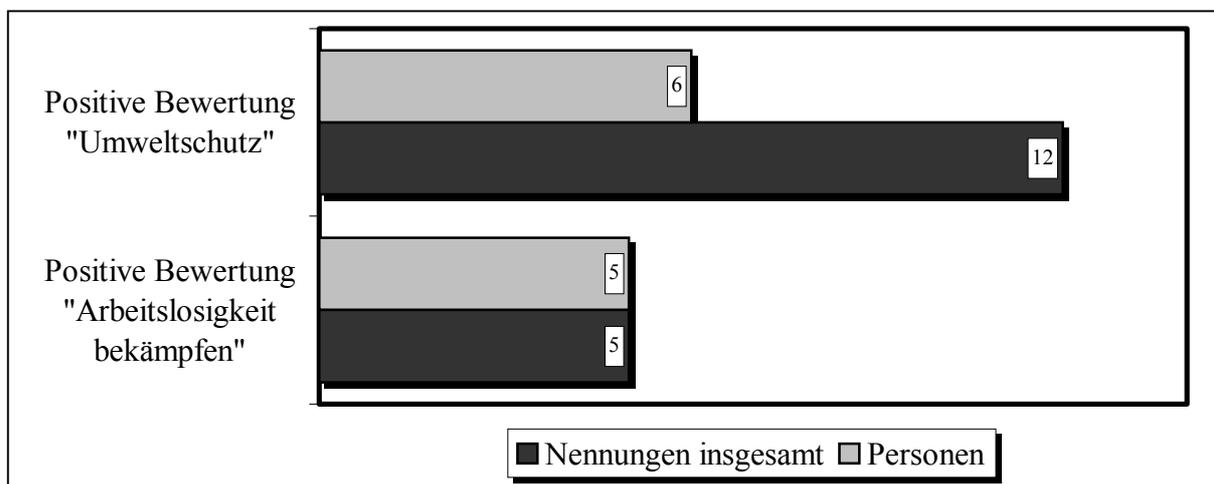


Spielt das Umweltproblembewusstsein eine Rolle bei der Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform? Zumindest bei bestimmten GesprächspartnerInnen (bspw. Sylvia, Helga, Paul) scheint dies der Fall zu sein: Diese (und andere) betonten das für sie eindeutig positiv belegte Ziel des Umweltschutzes (als Umkehrung des Umweltproblembewusstseins) mehrfach innerhalb ihres jeweiligen Gesprächs (insgesamt zwölf Nennungen, davon acht spontane, in sechs Interviews). Wie bereits erwähnt, diente die Wichtigkeit ökologischer Probleme und des Umweltschutzes dabei besonders häufig als spontane Begründung für eine positive Gesamtbeurteilung der Ökosteuer. Andere Untersuchungspersonen führ-

ten die subjektive Bedeutung des Umweltschutzes an, um damit Nachteile oder Nebenwirkungen der Ökosteuer zu rechtfertigen („Ich akzeptiere ihn [den hohen Benzinpreis] sowieso, weil ich es einfach richtig finde, dass wir was für unsere Umwelt tun“, Sylvia; „Ich finde es [die möglicherweise ungleiche Belastung] letztlich durch das Ziel gerechtfertigt“, Helga). Die Akzeptanzrelevanz dieser Einstellung zeigt sich darin, dass alle GesprächspartnerInnen, die die positive Bewertung des Umweltschutzes anführten, auch zu einer zustimmenden Gesamteinschätzung der Ökosteuer gelangten. Inwiefern das wahrgenommene Potenzial der Ökosteuer, auch wirklich zum Umweltschutz beizutragen, dabei eine Rolle spielt, soll weiter unten betrachtet werden.

ohne spezifische Frage		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Positive Bewertung „Umweltschutz“	Umweltschutz / etwas für die Umwelt (auch konkret: weniger Luftschadstoffe o.ä.) tun / dafür etwas bezahlen ist wichtig bzw. richtig bzw. bedeutet (mir) etwas bzw. rechtfertigt die Ökosteuer	„weil ich es einfach richtig finde, dass wir was für unsere Umwelt tun“ (Sylvia)
Positive Bewertung „Arbeitslosigkeit bekämpfen“	Die Senkung der Arbeitslosigkeit (bzw. der Rentenbeiträge / Lohnnebenkosten) ist wichtig / dieses Ziel bedeutet (mir) etwas / deswegen ist die Ökosteuer gerechtfertigt	„Damit die Rentenversicherungsbeiträge nicht so steigen. Deswegen finde ich das vollkommen in Ordnung“ (Lukas)

Abbildung 18: Codes „Zielbewertung“



Bei anderen InformantInnen führte eine positive Bewertung der ökologischen Zielsetzung dazu, der Ökosteuer einen moralisch entlastenden Nebeneffekt zuzuschreiben („[Es gibt viele] Leute, die sagen: `Ja gut, ich bin durchaus auch zumindest latent bereit, was für die Umwelt zu tun. Und wenn mir die Arbeit dann praktisch ein bisschen abgenommen wird, dann ist das o. k.´“, Boris). Auch eine so geäußerte, prinzipielle Zahlungs-

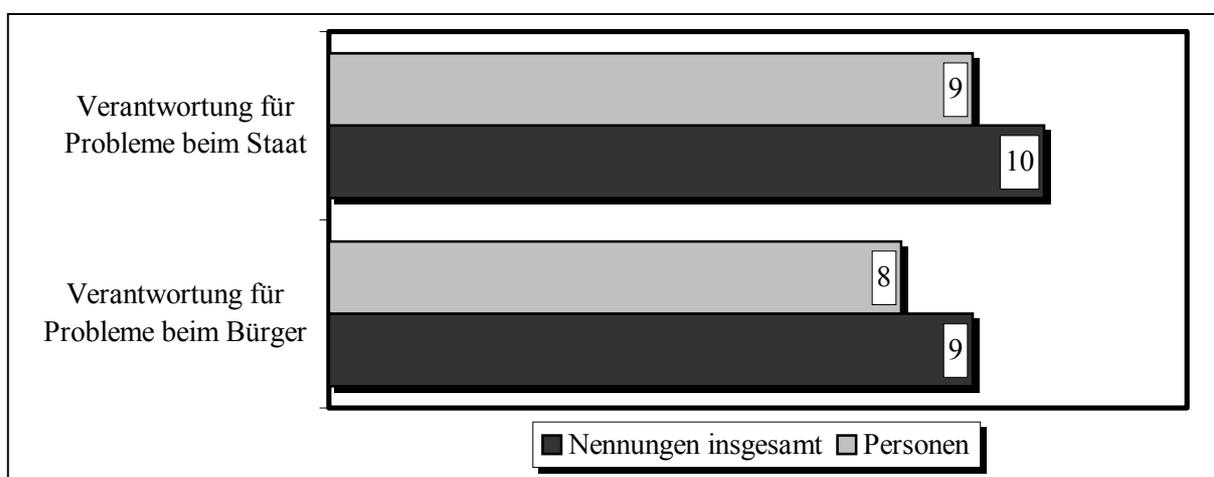
bereitschaft für die Förderung des Umweltschutzes schien für die Zustimmung zu der Umweltabgabe hilfreich.

Verantwortungszuschreibung

Mit der Leitfrage „Wer ist verantwortlich für die Entstehung und Lösung der genannten Probleme im Straßenverkehr?“ wurde die Verantwortlichkeitsattribution erhoben. Die Antworten der InformantInnen auf die entsprechende Frage waren uneinheitlich. Zehnmal wurde eher der Staat bzw. die Politik und in neun Fällen eher die Bevölkerung bzw. der Einzelne für Verursachung und Lösung der Missstände im Straßenverkehr verantwortlich gemacht. Viele der Befragten legten sich jedoch nicht fest und nannten beide Instanzen. Auch das weitere Material hinterlässt den Eindruck, dass die Frage der Verantwortlichkeit für die Einstellung zur Ökosteuer nicht bedeutsam war: Jenseits der Antworten auf die konkrete Frage wurde dieser Aspekt kein einziges Mal erwähnt. Die vorliegende Untersuchung gibt demnach keinerlei Hinweise darauf, dass die Attribution von Verantwortlichkeit für die relevanten Missstände die Akzeptanz der Ökologischen Steuerreform beeinflusst.

auf die Frage „Wer ist verantwortlich für die Entstehung und Lösung der genannten Probleme im Straßenverkehr?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Verantwortung für Probleme beim Staat	Für Verursachung und/oder Lösung der genannten (relevanten) Probleme wird der Staat, die Politik, die Regierung, die Kommune etc. zumindest anteilig verantwortlich gemacht	„Das muss der Staat machen“ (Lukas)
Verantwortung für Probleme beim Bürger	Für Verursachung und/oder Lösung der genannten relevanten Probleme werden grundsätzlich alle (Bürger, Wähler, Autofahrer, die Gesellschaft etc.) verantwortlich gemacht	„prinzipiell erst mal jeder, der Auto fährt“ (Kevin)

Abbildung 19: Codes „Verantwortung“

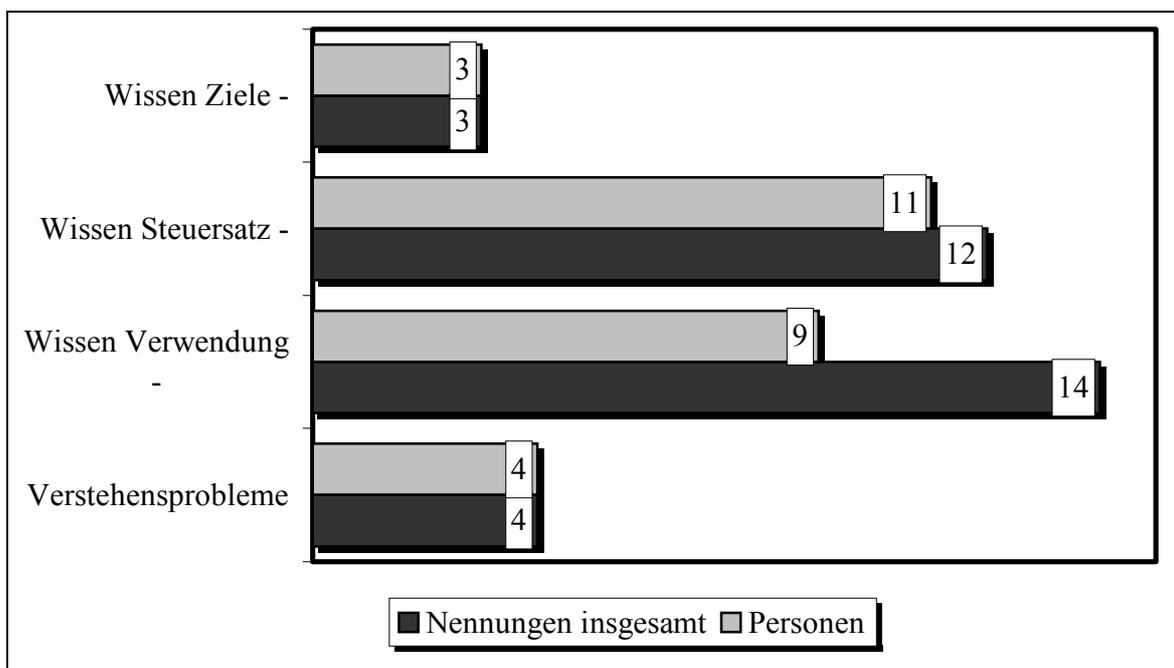


Kenntnis und Verstehen der Ökosteuer

Eine weitere, in Kapitel 4 explizierte Vorannahme sagt aus, dass Defizite bei Kenntnis und Verstehen des Konzeptes der Ökologischen Steuerreform die Zustimmung zu diesem Instrument verringern könnten. Dieser Vermutung wurde mit der Leitfrage „Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würden Sie mir die Ökosteuer beschreiben?“ nachgegangen. Die vorliegende Untersuchung deckt zunächst auf, dass tatsächlich zahlreiche Wissenslücken existieren. Nur drei der 14 Befragten konnten den im Rahmen der Reform festgelegten Steuersatz von (insgesamt fünfmal) sechs Pfennig auf Nachfrage korrekt angeben. Zu den häufigsten fehlerhaften Vermutungen gehörten sechs Prozent oder fünf Pfennig. Ein deutlicher Einfluss auf die Zustimmung oder Ablehnung gegenüber dem Ökosteuerkonzept lässt sich aus dem Textmaterial jedoch nicht ableiten.

meist auf die Frage „Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würden Sie mir die Ökosteuer beschreiben?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Wissen Ziele -	Wissensfehler oder -lücken bzgl. der Ziele bzw. dem Zweck der Ökosteuer-Maßnahmen (was wird erreicht bzw. soll erreicht werden)	„Durch die Ökosteuer wollen sie die Arbeitslosigkeit reduzieren?“ (Sabine)
Wissen Steuersatz -	Wissensfehler oder -lücken bzgl. der Höhe der Ökosteuer (6 Pf/l) der Anzahl der Erhöhungen (insges. 5)	„Jedes Jahr irgendwie 5 Pfennig mehr oder wie viel auch immer das ist“ (Monika)
Wissen Verwendung -	Wissensfehler oder -lücken bzgl. der Verwendung der Ökosteuer-Einnahmen	„Weil ich nicht wirklich weiß, wofür die Ökosteuer genutzt wird“ (Sylvia)
Verstehensprobleme	offene ausgedrückte und/oder deutlich zu erschließende Verständnisprobleme beim Konzept der Ökosteuer	„Ich verstehe jetzt diesen Zusammenhang nicht besonders mit dieser Ökosteuer“ (Annika)

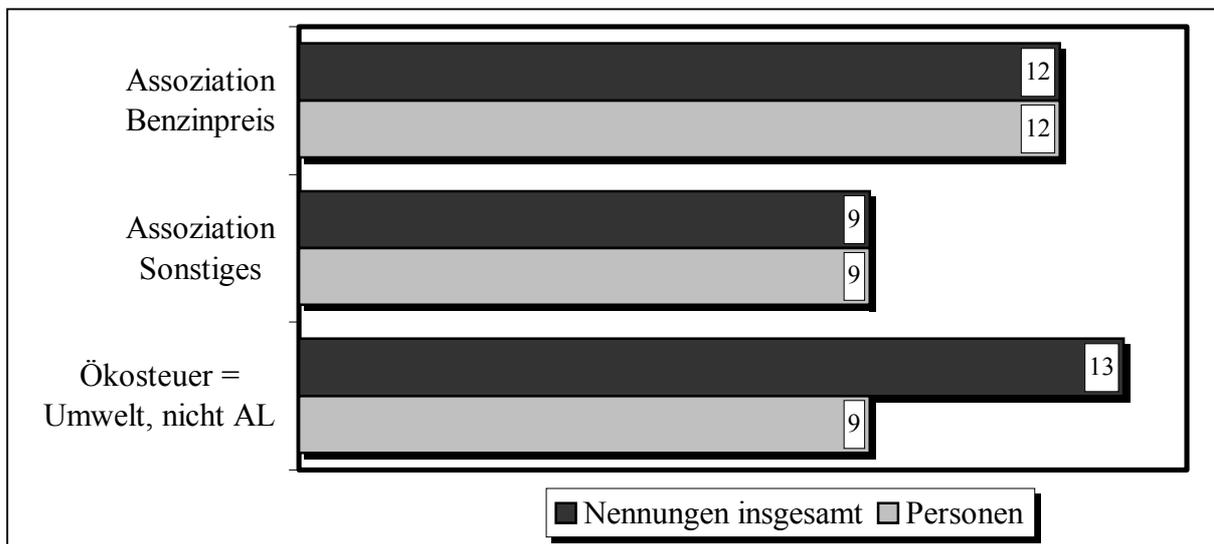
Abbildung 20: Codes „Wissen“ und „Verstehen“



Auch in Bezug auf die Aufkommensverwendung (für die Rentenversicherung) und die dahinter stehenden Ziele (Senkung der Arbeitslosigkeit) offenbarten sich diverse Wissenslücken. Insgesamt elf InformantInnen machten hier keine oder falsche Angaben. In vielen Fällen wurde vermutet, die Einnahmen der Ökosteuer würden für ökologische Zwecke eingesetzt („Ich dachte immer, dass das für die Umwelt genutzt würde“, Annika). Auch die Probleme beim Verstehen des Ökosteuerkonzeptes beziehen sich auf den Einsatz der Gelder für die Rentenversicherung und die damit bezweckte Senkung der Arbeitslosigkeit („Mir war nicht so ganz klar, wie denn jetzt das Thema Arbeitsplätze da überhaupt eine Rolle spielt“, Boris). Die aufgeführten Kenntnismängel sind vermutlich u. a. darauf zurückzuführen, dass die Ökosteuer eher mit der Förderung des Umweltschutzes assoziiert wurde. Spontan wurde dies insgesamt zwölfmal in neun Interviews erwähnt („Weil ‘Öko’ ganz klar Umwelt ist und nicht Arbeitsplätze“, Mira). Noch stärker scheint die Ökologische Steuerreform allerdings mit der Erhöhung der Benzinpreise verknüpft zu sein. Auf die Eingangsfrage nach spontanen Assoziation („Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff ‘Ökosteuer’ hören?“), nannten zwölf Personen höhere Spritkosten o. ä. und nur drei Personen das Umweltschutzziel.

teilweise auf die Frage „Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff ‘Ökosteuern’ hören?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Assoziation Benzinpreis	Die erfragte, spontane Assoziation mit der Ökosteuern sind Benzinsteuer, Benzinpreise, höhere Kosten beim Tanken o.ä.	„an die Benzinpreise als erstes“ (Lars)
Assoziation Sonstiges	Alle anderen erfragten, spontanen Assoziation mit der Ökosteuern (auch höhere Strom- oder Energiepreise, weil nicht gleich Benzin)	„Da kommt mir so der Öko-Lebensmittelmarkt in den Sinn“ (Sylvia)
Ökosteuern = Umwelt, nicht AL	Grundsätzliche Kritik an der Verknüpfung der Ökosteuern mit Arbeitsplätzen / Rentenversicherung statt mit Umwelt (wie es die geläufige Bezeichnung „Ökosteuern“ eigentlich ausdrückt)	„Aber was hat denn unsere Rentenversicherung mit der Umwelt zu tun?“ (Annika)

Abbildung 21: Codes „Assoziation“



Es ist demnach festzuhalten, dass die Ökosteuernreform für die GesprächspartnerInnen einerseits stark mit der spürbaren, unangenehmen Maßnahme Benzinpreiserhöhung verbunden ist, während ihnen das *genaue* Ausmaß der Kostensteigerung kaum bekannt ist. Andererseits steht „Ökosteuern“ bei den Leuten für das positiv besetzte Ziel des Umweltschutzes, so dass die zusätzliche Absicht (Senkung der Arbeitslosigkeit) und die damit verknüpften Maßnahmen (Einsatz der Steuereinnahmen für die Rentenkasse) kaum geläufig sind.

Code „Assoziation Sonstiges“ (meist auf die Frage „Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff `Ökosteuer` hören?“)
„jedes Jahr kostet alles ein bisschen mehr Geld“ (Mark)
„dann kommt mir so der Öko-Lebensmittelmarkt in den Sinn“ (Sylvia)
„an Wahlkampf“ (Kevin)
„dass es eine Steuer ist, die bestimmte Sachen überhaupt besteuert, Benzin und so was, Erdgas, Autos, Öl“ (Mira)
„an zusätzliche Gelder, die ich aufbringen muss, wenn ich tanke, und wenn ich Strom bezahle“ (Boris)
„ich denke da an den Streit über die Ökosteuer“ (Helga)
„an die Grünen, erst mal fallen mir die Grünen dazu ein“ (Sabine)
„Ansonsten so der Versuch, dass das, was das ökologische System insgesamt so belastet an unserem Verbraucherverhalten, auch dazu zu benutzen, um entweder diesen Bereich oder auch andere Bereiche, die in Steuersystem belastbar sind, in irgendeiner Weise fördern zu können“ (Paul)
„Erst mal soll es ja eine Einsparung erbringen“ (Vera)

Abbildung 22: Alle Textstellen zum Code „Assoziation Sonstiges“

Die genannten Beschränkungen bei Wissen und Wahrnehmung scheinen jedoch keinen negativen Effekt auf die Akzeptanz der gesamten Maßnahme zu haben. Wie noch zu zeigen sein wird, befürwortete die Mehrheit der GesprächspartnerInnen ohnehin eine andere Verwendung des Steueraufkommens, so dass die neugewonnene Kenntnis über den Ausgabenzweck Rentenversicherung die Zustimmung eher schmälerte. Lediglich die kognitive Reduzierung der Ökosteuer auf eine reine Benzinpreiserhöhung als erste Assoziation ist einer positiven Gesamtbeurteilung sicherlich nicht förderlich. Empirische Belege dafür konnten allerdings nicht gefunden werden, da unterschiedslos fast alle InformantInnen diese Assoziation hatten.

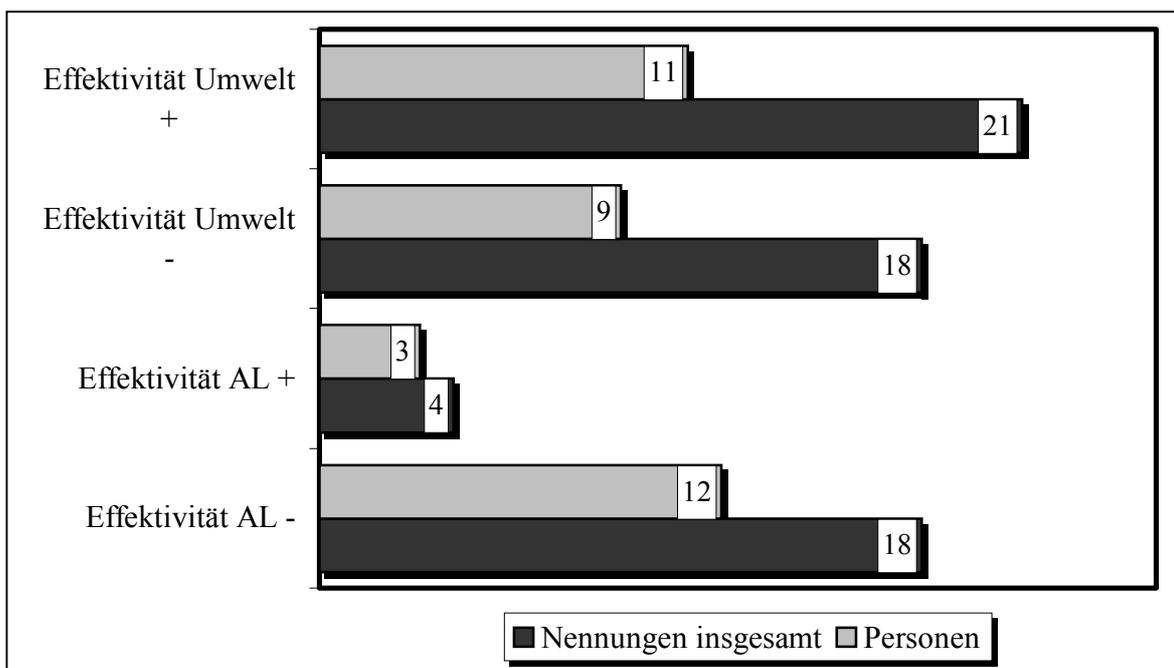
Effektivität

Der nächste im Rahmen der Erhebung thematisierte Aspekt ist die Effektivität der Maßnahme Ökosteuer. Die Erreichung der angestrebten Umweltschutzziele wurde sowohl spontan als auch in der Beantwortung der entsprechenden Leitfrage („Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?“) mehrfach angesprochen. Die positiven Einschätzungen überwiegen dabei nur leicht (21 Äußerungen, darunter sieben spontane, von elf Personen zu 18 Nennungen von neun Personen). Während die erwarteten ökologischen Effekte hauptsächlich mit dem generellen Zusammenhang von Preiserhöhungen und Verhaltensänderungen belegt wurden („Weil Geld auch ein Mittel ist, die Leute gut zu überzeugen“, Boris), waren die Begründungen für die *Zweifel* an der Wirkung der Umweltabgabe vielfältig: Häufig wurde auf den „Zwang zur Autonutzung“ (Mark) verwiesen („Ich denke nicht, [dass die Ökosteuer zum Umweltschutz beiträgt,] weil die Leute ja auf

ihr Auto angewiesen sind. Die müssen ja weiterhin mit dem Auto fahren, weil es die Alternativen nicht gibt“, Monika). Überhaupt betonten die Befragten sehr oft die Unvermeidbarkeit des Pkw-Gebrauchs – sowohl spontan als auch nach entsprechenden Äußerungen des Interviewers (26 Erwähnungen, 13 spontane, in zwölf Interviews). Sie spielte auch im Zusammenhang mit der Gerechtigkeitsdebatte eine wichtige Rolle (s. u.).

teilweise auf die Fragen „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?“ und „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Effektivität Umwelt +	Generelle Aussage oder auch einzelne Argumente dafür, dass die Ökosteuer wie sie ist und/oder das generelle Prinzip dahinter (zumindest etwas) dazu beiträgt, den Autoverkehr zu reduzieren bzw. die Umwelt zu schützen	„Wenn’s verteuert wird, nimmt der Verkehr wahrscheinlich ab“ (Paul)
Effektivität Umwelt -	. . ., dass die Ökosteuer wie sie ist und/oder das generelle Prinzip dahinter eher nicht dazu beiträgt, den Autoverkehr zu reduzieren bzw. die Umwelt zu schützen	„Ich kann mir aber auch nicht vorstellen, dass Leute wegen dieser Ökosteuer wirklich wesentlich weniger Auto fahren“ (Boris)
Effektivität AL +	. . ., dass die Ökosteuer wie sie ist und/oder das generelle Prinzip dahinter (zumindest etwas) dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu senken	„Klar, wenn der Unternehmer weniger Kosten hat, kann der dafür mehr Leute einstellen“ (Lars)
Effektivität AL -	. . ., dass die Ökosteuer wie sie ist und/oder das generelle Prinzip dahinter eher nicht oder kaum dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu senken	„Deshalb glaube ich nicht, dass mehr Leute eingestellt werden“ (Boris)

Abbildung 23: Codes „Effektivität“



Als weitere Begründungen für eine geringe Umwelteffektivität der Ökosteuer wurde angeführt, dass sich die Menschen auch an höhere Benzinpreise gewöhnen würden, und dass die Kostensteigerungen für Verhaltensänderungen noch nicht stark genug seien. Außerdem betonten einzelne, dass sie sich auch ohne Ökosteuer umweltgerecht verhielten („Ich brauch das nicht, für mich persönlich bräuchte ich das nicht“, Vera) bzw. nach Zahlung der erhöhten Steuersätze von jeglichen Skrupeln befreit, erst recht Auto fahren würden („Vielleicht würde man trotzdem dann wieder mehr fahren – außer es tut weh – weil die Leute dann denken, ich zahl ja auch dafür. Es ist ja immer, dieses schlechte Gewissen mit Geld aufzuwiegen“, Annika).

Code „Effektivität Umwelt -“ (teilweise auf die Frage „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?“)
„ich denke so mit Luftverschmutzung und mit verstopften Straßen das ist auf jeden fall ein Problem das man lösen müsste aber ich glaube halt nicht, dass die Ökosteuer da so viel bringt“ (Monika)
„nein, ich denke nicht, weil die Leute ja auf ihr Auto angewiesen sind“ (Monika)
„Allein durch die Ökosteuer nicht“ (Mark)
„Nein. Weil es bisher auch nicht funktioniert hat“ (Sylvia)
„Das ist ja aus dem Aspekt gemacht worden, nach dem Motto, wenn der Sprit teurer wird, dann fahren die Leute weniger. Da habe ich ja vorhin gesagt, das halte ich für absoluten Schwachsinn“ (Sylvia)
„also ich zweifele noch ein bisschen, ob die Leute wirklich weniger Auto fahren“ (Kevin)
„Es ist zu wenig Entlastung, wenn ich mein Auto für Kurzstrecken stehen lasse, finde ich. Dadurch wird die Luft nicht besser“ (Mira)
„vielleicht nicht die großen Leute, die es haben. Die brauchen glaube ich nicht darauf zu achten, ob sie 6 Pfennig mehr zahlen“ (Mira)

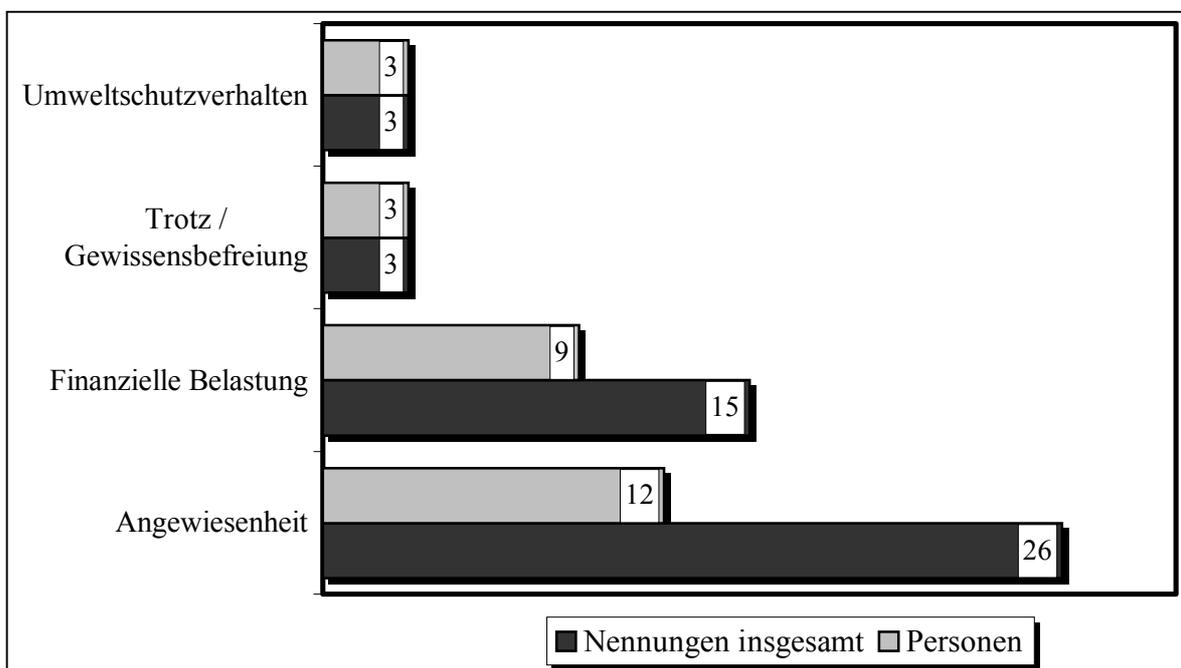
<p>Code „Effektivität Umwelt -“ (<i>teilweise</i> auf die Frage „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?“)</p>
<p>„Und da glaube ich auch eigentlich nicht so richtig dran, dass es eine wirkliche Alternative ist, mit so Sachen wie Ökosteuer z. B. was wirklich zu erreichen, dass die Leute weniger fahren“ (Boris)</p>
<p>„Ich kann mir aber auch nicht vorstellen, dass Leute wirklich wegen dieser Ökosteuer wesentlich weniger autofahren“ (Boris)</p>
<p>„Ich weiß aber nicht, ob das aber dann wieder der Sache dient, wenn die Leute sagen: 'Ich bezahle das einfach mit', dann werde sie eben nicht drauf verzichten, weniger zu fahren, aber das soll doch der Effekt sein“ (Boris)</p>
<p>Interviewer: „Also sagst Du, dadurch dass der Sprit bisher um 24 Pfennig teurer geworden ist, werden die Leute evtl. ein paar Vergnügensfahrten weglassen, aber diese Muss-Fahrten wie z. B. zum Einkaufen werden sie nicht lassen?“</p>
<p>Annika: „Ja“</p>
<p>„Nein. Das kann nicht funktionieren. Weil die Leute, die arbeiten, nehmen auch Arbeiten an, wo sie eine Stunde mit dem Auto fahren“ (Hermann)</p>
<p>„Die, die nicht darauf zu achten haben, die Geld genug haben, die gar nicht so weit überlegen, die haben sowieso alles, die werden ihre Heizung nicht einen Grad runter stellen oder nicht ein Stück laufen“ (Vera)</p>
<p>„Funktioniert auch in dem Sinne nicht“ (Vera)</p>
<p>„Es gibt Leute, die heute nicht mehr um die Ecke laufen können. Und die gebrauchen das Auto weiter, auch wenn sie am Monatsende nichts mehr zu essen haben“ (Vera)</p>
<p>„Kann ich mir nicht vorstellen [dass die Leute bei steigenden Benzinpreisen weniger Auto fahren]. Die haben sich daran so gewöhnt“ (Vera)</p>
<p>„Und diejenigen [die aufs Auto angewiesen sind], die erreichen sie sowieso nicht“ (Vera)</p>

Abbildung 24: Alle Textstellen zum Code „Effektivität Umwelt -“

Einige unter den Befragten sahen eine differenzierte Verhaltenswirkung der Ökosteuer aufgrund der unterschiedlichen finanziellen Verhältnisse der Betroffenen („Ja, ich denke schon, [dass die Leute wegen der Ökosteuer weniger Auto fahren.] Ja, vielleicht nicht die großen Leute, die es haben. Die brauchen, glaube ich, nicht darauf zu achten, ob sie sechs Pfennig mehr zahlen. Die Kleineren, denke ich schon. Ich meine, da wird jeder Pfennig durchgerechnet und umgedreht“, Mira). Für die Wirksamkeit von Umweltabgaben wurde also angeführt, dass diese geringer verdienende Bevölkerungskreise zum Umdenken zwingen, während dieser Argumentation zufolge dagegen spricht, dass sich Wohlhabendere das Autofahren auch weiterhin leisten können. Die ungleiche finanzielle Belastung in der Bevölkerung wurde in zahlreichen Gesprächen – auch spontan – erwähnt und war dazu im Zusammenhang mit der Gerechtigkeitsbewertung ein zentraler Aspekt (s. u.).

teilweise auf die Frage „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Umweltschutzverhalten	Ich verhalte mich sowieso bzw. ausreichend umweltfreundlich. Dazu ist keine Ökosteuer notwendig	„Ich bin auch vorher schon verantwortungsbewusst damit umgegangen“ (Vera)
Trotz / Gewissensbefreiung	Auf die Ökosteuer reagieren einige Leute mit Trotz bzw. mit der Einstellung, dass sie dann guten Gewissens fahren dürfen, wenn sie schon die höheren Spritpreise zahlen	„Wenn die Leute sagen `Ich bezahle das einfach mit`, dann werden sie eben nicht darauf verzichten, Auto zu fahren“ (Boris)
Finanzielle Belastung	Begrenzte finanzielle Mittel bzw. hohe oder steigende finanzielle Belastung durch die Ökosteuer oder auch ohne Ökosteuer	„Es kann nicht immer nur der kleine Mann dafür zahlen. . . . Wir sind schon längst über der Grenze“ (Hermann)
Angewiesenheit	Betonung der Notwendigkeit des Autofahrens	„Weil die Leute ja auf ihr Auto angewiesen sind. Die müssen ja weiter mit dem Auto fahren, weil es die Alternativen nicht gibt“ (Monika)

Abbildung 25: Codes, die sich auf häufige Begründungen der (fehlenden) Umweltschutzwirkung der Ökosteuer beziehen



Zusammenfassend kann konstatiert werden, dass die verkehrsreduzierende Wirkung der Ökosteuer nicht unumstritten ist. Wenn relativ viele InformantInnen dieses Instrument dennoch befürworten, kann dies nur zwei Ursachen haben: Entweder ist eine kritische Überprüfung der ökologischen Effektivität der Ökosteuer subjektiv nicht erforderlich, da diese pauschal mit „Umweltschutz“ gleichgesetzt wird (s. o.). Oder ihr Umwelteffekt wird

nicht in der Verkehrsminderung, sondern in einer ökologisch sinnvollen *Aufkommensverwendung* gesehen („Aber der Großteil sollte schon für die Umwelt, für solche Projekte, für Umweltentlastungen verwendet werden. Ich meine, die Entlastung kann ja nicht daraus – es ist zu wenig Entlastung, wenn ich mein Auto für Kurzstrecken stehen lasse Da müssen dann auch andere Sachen eingesetzt werden“, Mira). Diese Hypothese wird durch die zahlreichen Kenntnisdefizite bzgl. der Ausgabenseite der Ökologischen Steuerreform gestützt (s. o.). Gleichzeitig impliziert sie, dass die Zweckbindung der Steuereinnahmen für andere Belange als die des Umweltschutzes deutlich akzeptanzhemmend wirkt (s. u.).

Die Frage, ob die Ökosteuer tatsächlich zur Verringerung des Benzinverbrauchs beiträgt, scheint eher für ihre KritikerInnen als für die BefürworterInnen akzeptanzrelevant zu sein. Erstere brachten zwei Drittel der entsprechenden Gegenargumente vor und verwendeten diese teilweise explizit, um damit ihre Ablehnung dieser Reform zu begründen („Ja ich denke, so mit Luftverschmutzung und mit verstopften Straßen das ist auf jeden Fall ein Problem, das man lösen müsste, aber ich glaube halt nicht, dass die Ökosteuer da soviel bringt“, Monika).

Da die Reduzierung der Arbeitslosigkeit ebenfalls ein Ziel der Ökologischen Steuerreform ist, lässt sich die wahrgenommene Effektivität auch im Hinblick darauf untersuchen (Leitfrage „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?“). Elf Befragte waren davon überzeugt, dass die Ökosteuer *keine* neuen Arbeitsplätze hervorbringt, nur zwei sahen dies anders. Offensichtlich bestanden solch grundsätzliche Zweifel gegenüber der Vereinbarkeit zweier so unterschiedlicher Themen wie Umweltsteuern und Arbeitsplätze, dass diese auch nicht durch differenzierte Erläuterung der Steuerkonzeption beseitigt werden konnten („Durch die Ökosteuer wollen sie die Arbeitslosenzahlen reduzieren? . . . Das scheinen mir so viele Umwege zu sein, das finde ich nicht überzeugend. Vielleicht verstehe ich es nicht so richtig, das mag natürlich sein. Aber ich finde es nicht so überzeugend“, Sabine; „Ich glaube, dass die Ursache [für die hohe Arbeitslosigkeit] irgendwo anders liegt. Ich glaube nicht, dass die das mit der Ökosteuer beheben können“, Annika). Selbst wenn die Wirkungszusammenhänge zwischen Ökosteuer-einnahmen und Rentenbeiträgen prinzipiell akzeptiert wurden, blieben Zweifel am Einfluss auf das Arbeitsplatzangebot („Ich halte das nicht für sinnvoll, weil ich nicht glaube, dass dadurch, dass da Einsparungen gemacht werden, neue Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden. Weil es heißt ja nicht, dass sie dann auch einen Bedarf an Arbeitskräften haben, nur weil sie da sparen“, Sylvia).

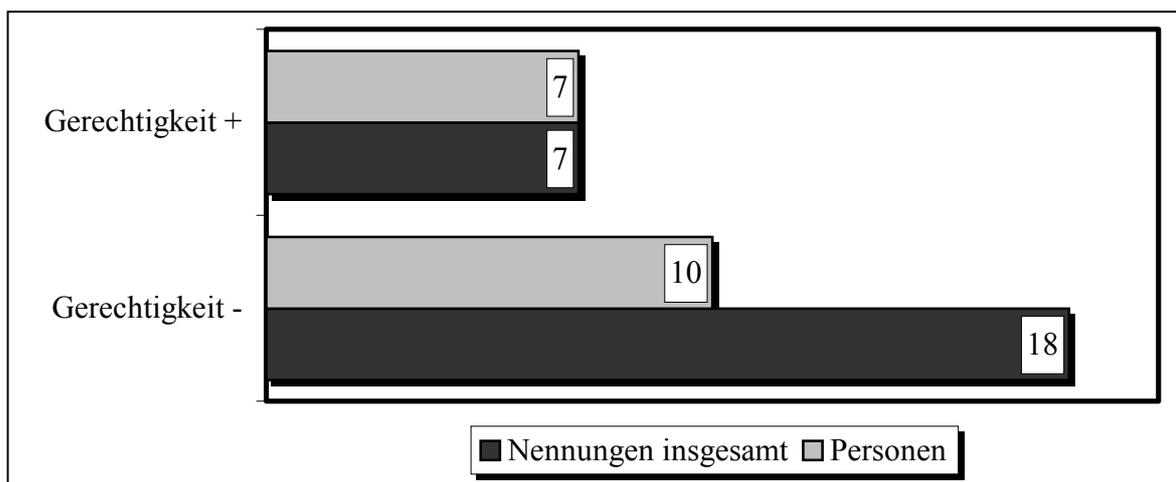
Die negative Effektivitätsbeurteilung in Bezug auf die arbeitsmarktpolitischen Ziele schmälerte die Ökosteuerakzeptanz eher auf indirektem Wege: Da viele Befragte die entsprechenden Zielsetzungen und Maßnahmen sowieso nicht kannten (s. o.), bzw. einen alternativen Einsatz der Steuereinnahmen für Umweltzwecke deutlich präferierten (s. u.), fällt die hier attestierte Wirkungslosigkeit nicht besonders stark ins Gewicht. Anders herum wird die postulierte Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in diesem Fall jedoch kaum jemanden jenseits politischer Fachkreise für die Ökologische Steuerreform begeistern können, wenn sich die gefundenen Resultate auf die Gesamtbevölkerung übertragen ließen.

Steuergerechtigkeit

Die Frage der Gerechtigkeit spielte eine gewichtige Rolle in den Überlegungen der GesprächspartnerInnen. Insgesamt 25 mal, davon in einigen Fällen *vor* der Thematisierung durch den Interviewer mit der Frage „Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?“, wurden Aspekte der Steuerfairness angesprochen. Die Bewertungstendenz ist hier eindeutig: Die deutliche Mehrzahl der Untersuchungspersonen kritisierte die Ökosteuerregelungen als ungerecht.

meist auf die Frage „Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Gerechtigkeit +	Generelle Aussage oder auch einzelne Argumente dafür, dass die Ökosteuer eher gerecht ist	„Gerecht finde ich sie wiederum dadurch, dass der Ansatz dahinter steckt, dass derjenige, der das Klima kaputt macht, auch dafür zahlt“ (Kevin)
Gerechtigkeit -	. . . , dass die Ökosteuer eher ungerecht ist	„In dem Sinne finde ich das nicht gerecht, weil die auf alle gleichmäßig verteilt wird“ (Vera)

Abbildung 26: Codes „Gerechtigkeit“



Welche Begründungen und Gerechtigkeitsprinzipien wurden dazu herangezogen? Am häufigsten argumentierten die InformantInnen mit dem Bedürfnisprinzip, und zwar in vielen Fällen mit gleichzeitigem Bezug auf einen unterschiedlichen Mobilitätsbedarf *und* ungleiche finanzielle Verhältnisse in der Bevölkerung („Ich denke halt nur an Leute, die wirklich am Sozialminimum leben und arbeiten müssen, und dann mit dem Auto zur Arbeitsstätte fahren müssen und dann jedes Jahr 6 Pfennig mehr zahlen müssen – das finde ich einfach nicht gerecht“, Annika). Anklang fand auch das Beitragsprinzip („[Ich finde die Ökosteuern] gerecht in dem Sinne, dass sie ja verbrauchsabhängig ist. Es ist ja nicht so, dass pauschal etwas erhoben wird, sondern es betrifft ja nur diejenigen, die die Energieressourcen auch in Anspruch nimmt“, Mark). Zwar stimmten nahezu alle InformantInnen dieser Argumentation auf Nachfrage zu („Halten Sie es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?“), spontan wurde sie allerdings kaum verwendet. Auch reichte sie nicht aus, andere gerechtigkeitsbezogene Bedenken auszuräumen. Wenn das Beitragsprinzip in die eigenen Überlegungen aufgenommen wurde, dann in Kombination mit dem Bedürfnisprinzip („Sofern es um freigesteuerten Individualverkehr geht, einfach so aus Jux und Dollerei, da würde ich schon denken: Ja, die, die es kaputt machen, sollen es dann auch bezahlen. Dann sollen die schon merken, dass es teuer ist. Aber so einfach geht es ja nicht. Da habe ich schon den Eindruck – sei es, dass jetzt Berufszweige dran hängen, oder dass Leute gar nicht aus Jux und Dollerei fahren, sondern einfach, dass sie fahren müssen, weil sie den und den Job haben“, Paul).

Code „Gerechtigkeit -“ (teilweise auf die Frage „Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?“)
„Ich schätze mal, dass es die falschen trifft, weil die Leute, die wirklich auf das Auto angewiesen sind, die können halt nicht ausweichen“ (Monika)
„Die Gefahr besteht halt darin, wenn man den Benzinpreis immer teurer macht, dass sich Leute das Verkehrsmittel Auto nicht mehr leisten können und dadurch ausgeschlossen werde. Also in diesem Fall wird es extrem ungerecht“ (Mark)
„Ich finde, ungerecht wird es, wenn es einen ausschließt von der Autonutzung“ (Mark)
„[Ich finde die Ökosteuer] nicht wirklich gerecht“ (Kevin)
„Es gibt nun auch Leute, die sind dann gezwungen, um überhaupt einen Arbeitsplatz zu haben 50 oder 100 km zu fahren jeden Tag oder auch noch mehr, die entsprechend dann auch kein Geld dafür bekommen von ihrem Arbeitgeber. Und die müssen dann richtig in die Tasche greifen. Und das finde ich dann auch wiederum nicht so ganz gerecht“ (Boris)
„Nur denke ich mir halt, dass das nicht gerecht ist, wenn Leute, die wenig Geld haben, um sich ihren Lebensstandard zu finanzieren oder ihre Familie zu ernähren und dann viel fahren müssen mit dem Auto, dann auch Ökosteuer zahlen müssten“ (Annika)
„Ich denke halt nur an Leute, die wirklich am Sozialminimum leben und arbeiten müssen, und dann mit dem Auto zur Arbeitsstätte fahren müssen und dann jedes Jahr 6 Pfennig mehr zahlen müssen – das finde ich einfach nicht gerecht im Vergleich zu irgendwelchen Firmen, die halt wirklich das Geld massig haben“ (Annika)
„Nur den Wochenendeinkauf werde ich immer mit dem Auto machen. Und das fände ich dann ein bisschen unsozial, weil das anders auch schwieriger machbar wäre“ (Annika)
„Wenn man eben versucht, das fair und gerecht zu gestalten. Wenn man nicht sagt: Jeder 6 Pfennig! Sondern wenn man auch mal guckt, wieso der eine 6 Pfennig zahlen sollte, und wieso der andere, der das aus finanziellen Gründen nicht kann, nicht zahlen sollte“ (Annika)
„Gerecht ist das natürlich nicht“ (Sabine)
„Wenn ich gleichzeitig eben sehe, dass es bestimmte Bevölkerungsgruppen gibt, die aufs viele Auto fahren aus welchen Gründen auch immer angewiesen sind, ob das dann in einem . . . also gerade das Stichwort der Gerechtigkeit, ob das noch hinhaut“ (Paul)
„Was sicherlich ein bisschen problematisch ist, dass das verschiedene Branchen unterschiedlich belastet“ (Paul)
„das ist wirklich schlimm, wenn dann Leute im Grunde genommen von einem ganz einfachen Gehalt leben und habe dann einen Job, wo sie wirklich nicht anders hinkommen, und merken dann jetzt, wo sie wirklich einen gehörigen Teil ihres Einkommens dann. . . Das dachte ich erst mal, belastet natürlich sehr unterschiedlich“ (Paul)
„Nur halt gerade, ich dachte so an ältere Menschen, oder Leute, die so aufgrund von Behinderungen aufs Autofahren angewiesen sind, und dann doch von Rente oder sonst was leben. . . Die sind gekniffen. Das ist das, was daran ungerecht ist“ (Paul)
„[Die Ökosteuer verwirklicht das Verursacherprinzip nicht], weil die Leute, die sehr viel mit dem Auto fahren, auch meistens sehr viel Kohle haben und meistens ein dickes Auto haben. Und denen ist es total egal, ob die Tankfüllung 100 oder 200 DM kostet“ (Lars)
„Nein [die Ökosteuer ist nicht gerecht]“ (Hermann)
„weil der betroffen wird, der nicht das meiste davon hat“ (Vera)
„In dem Sinne finde ich das nicht gerecht, weil die auf alle gleichmäßig verteilt wird“ (Vera)

Abbildung 27: Alle Textstellen zum Code „Gerechtigkeit -“

In Einzelfällen wurde mangelnde Steuergerechtigkeit auch mit der ungleichen Nutzenverteilung des Steueraufkommens bzw. der Forderung nach einer Gegenleistung für alle Betroffenen begründet („[Die Ökosteuer ist nicht wirklich gerecht] dadurch, dass es Leute gibt, die Ökosteuer zahlen und das Geld nicht wiederkriegen quasi. Also, Arbeitslose oder Leute, die nicht in die Sozialversicherung zahlen“, Kevin). Gerechtigkeitslücken sahen einige Befragte auch in den zahlreichen Ausnahmeregelungen der Ökologischen Steuerreform („[Das Beitragsprinzip ist bei der Ökosteuer] gerecht, wenn dann auch Flugzeugunternehmen zahlen, oder irgendwelche Fabriken, die irgendwelche Auflagen nicht beachten“, Mira).

meist auf die Fragen „Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?“ und „Halten Sie es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Gegenleistung / Nutzen	Für die Erhöhung der Benzinpreise ist eine spürbare Entlastung / Gegenleistung wichtig bzw. sie muss (als Nutzen der Ökosteuer) spürbarer gemacht werden	„dass es da Möglichkeiten gibt, über so einen Ausgleich am Ende etwas wieder zu kriegen“ (Sabine)
Beitragsprinzip	Wer viel zur Umweltbelastung beiträgt bzw. Kosten für Straßenbau etc. verursacht, sollte auch (viel) dafür zahlen	„Wer Ressourcen in Anspruch nimmt, soll auch dafür zahlen“ (Mark)

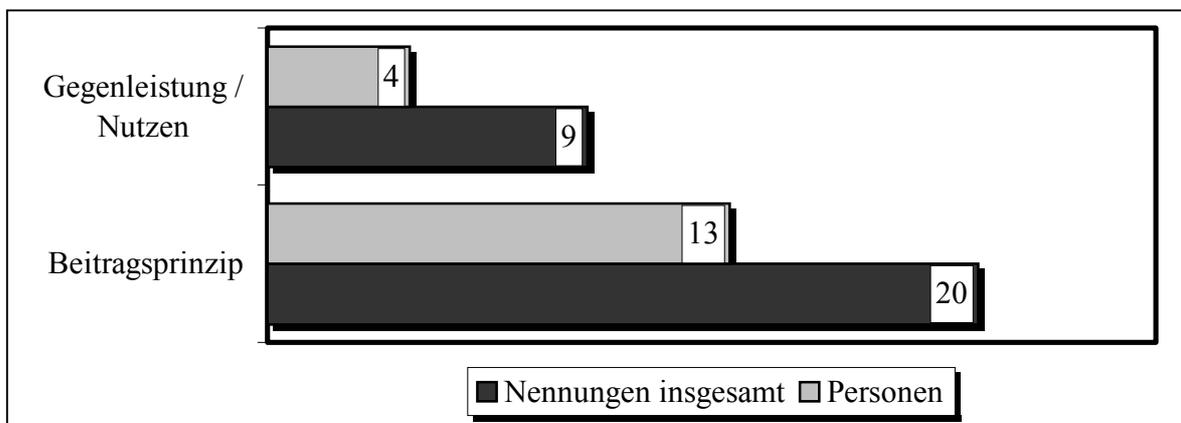


Abbildung 28: Codes „Gegenleistung“, „Beitragsprinzip“

Die inhaltsanalytischen Erkenntnisse lassen auf einen vergleichsweise großen Einfluss der Gerechtigkeitsbewertung auf die Akzeptanz der Umweltabgabe schließen: Bei der Frage nach dem bedeutsamsten Kritikpunkt („Was müsste sich ändern, damit Sie die Ökosteuer eher akzeptieren?“) wünschen sich immerhin drei der 14 Befragten eine gerechtere Ausgestaltung. Zwei weitere begründen ihre eingangs geäußerte, grundsätzliche Einstellung zur Ökologischen Steuerreform u. a. mit unzureichender Fairness bestimmten Gruppen gegenüber (s. o). Das bestimmende Motiv ist dabei die – bereits im Zusammenhang

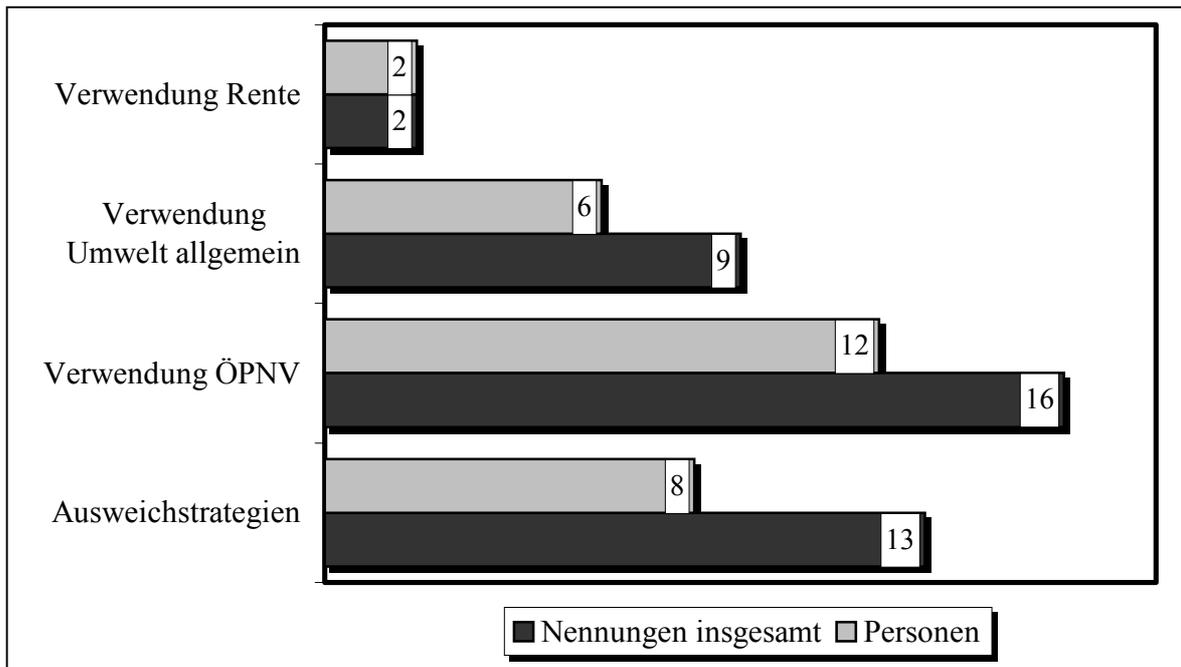
mit der Effektivität thematisierte – Angewiesenheit auf das Auto, die nach Ansicht der Befragten insbesondere für ärmere Schichten eine besondere Belastung durch die Ökosteuer nach sich zieht.

Aufkommensverwendung

Der Einsatz der mittels erhöhter Benzinsteuer eingenommenen Finanzen wurde in diesem Kapitel bereits mehrfach erwähnt. Wie äußerten sich die InterviewpartnerInnen auf die explizite Frage nach dem idealen Ausgabenzweck („Wofür sollten Ihrer Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?“)? Lediglich zwei Personen waren für die Beibehaltung der jetzigen Regelung, sechs bevorzugten stattdessen allgemeine Aufgaben des Umweltschutzes und vier wünschten sich konkret die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel. In dem Missfallen an der bisherigen Praxis überwogen der Ärger über die irreführende Bezeichnung *Ökosteuer* und die Kritik an der Verknüpfung von Benzinsteuer und Rentenversicherung, die als ineffektiv (s. o.) und nicht transparent wahrgenommen wurde („Das finde ich schon total Kacke, dass irgendwas, was als Ökosteuer deklariert ist, für andere Zwecke gebraucht wird. Dann sollen sie doch bitteschön ein Problem in dem Topf lassen, in dem es ist“, Sylvia; „Ich finde es natürlich auch gut, wenn es nicht ständig so eine Trickserei und Von-links-nach-rechts-Schieberei wäre, sondern wenn es durchsichtiger wäre und man wirklich sagen könnte: `Dafür, dass ich Ökosteuer zahle, dann sollte es vielleicht auch irgendwas mit Öko zu tun haben´“, Boris).

meist auf die Fragen „Wofür sollten Ihrer Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?“ und „Würden Sie einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn mit den Einnahmen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kostengünstiger würde?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Verwendung Rente	Die mit der Ökosteuer eingenommenen Mittel sollten (weiterhin) ganz oder teilweise für die Rentenversicherung ausgegeben werden	„Ich finde es schon richtig, dass es da rein fließt, weil wir mit der Rentenversicherung ja satte Probleme haben“ (Lars)
Verwendung Umwelt allgemein	... sollten ganz oder teilweise für den Umweltschutz allgemein ausgegeben werden (auch für spezielle Projekte außer ÖPNV-Förderung)	„Aber der Großteil, sollte schon für die Umwelt, für solche Projekte, für Umweltentlastungen eingesetzt werden“ (Mira)
Verwendung ÖPNV	... sollten ganz oder teilweise für die Förderung/Verbesserung des ÖPNV ausgegeben werden	„Meiner Meinung nach müssten mit jeder Ökosteuer, mit der das Benzin teurer wird, die Bahnpreise billiger werden“ (Kevin)
Ausweich- strategien	Wege, die Belastung durch die Ökosteuer zu verringern stehen nicht genügend zur Verfügung bzw. müssen generell gefördert werden	„Wenn der öffentliche Nahverkehr funktionieren würde, dann wäre das auch o. k.“ (Hermann)

Abbildung 29: Codes „Verwendung“



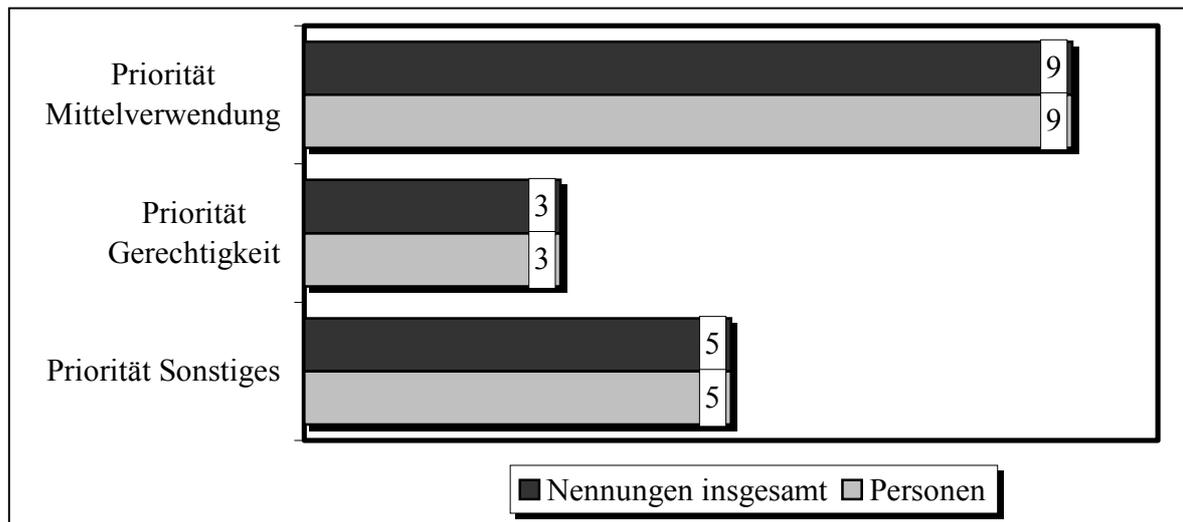
In einer zusätzlichen Frage („Würden Sie einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuern eher akzeptieren, wenn mit den Einnahmen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kostengünstiger würde?“) wurde die Aufkommensverwendung für den ÖPNV gesondert thematisiert. Fast alle InformantInnen – auch ausdrückliche Ökosteuern-KritikerInnen – bejahten diese Frage. Hauptargument hierfür war die Notwendigkeit von Ausweichangeboten („Ich finde, wenn sie den Autofahrer belasten, und wenn sie in der Hinsicht da die Luftverschmutzung senken wollen, dann sollen sie halt für Alternativen sorgen, also mehr öffentlicher Nahverkehr“, Monika). Offensichtlich reduziert eine solche Regelung nicht nur die mobilitätsbezogene Belastung der Betroffenen, sondern ist für diese auch wesentlich einleuchtender.

In jedem Fall wird deutlich, dass die derzeitige Zweckbindung der Ökosteuereinnahmen für die Akzeptanz unter den Befragten nicht förderlich ist. In ihrer spontanen Argumentation scheint die diesbezügliche Praxis zwar keine große Rolle zu spielen (häufig aufgrund der fehlerhaften Annahme, die Gelder kämen dem Umweltschutz zugute, s. o.). Sobald den GesprächspartnerInnen jedoch die aktuellen Regelungen vor Augen geführt wurden, reichten die Reaktionen von Verwunderung bis Ärger. Der Aspekt der Einnahmenverwendung erhielt darauf hin eine solche Bedeutung, dass er in der Abschlussfrage nach der notwendigsten Veränderung am Ökosteuernkonzept („Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Sie die Ökosteuern akzeptieren bzw. noch besser finden?“) von den weitaus meisten InformantInnen genannt wurde. D. h. auch wenn die derzeitige Aufkommensverwendung im Rahmen der Ökosteuern mangels korrekter Kenntnisse in der Bevölke-

rung kaum Proteststürme entfachen wird, hätte eine *andere* Mittelzuweisung ein beträchtliches akzeptanzförderndes Potenzial. Sie würde möglicherweise auch diejenigen überzeugen, die anstelle von eigenen *Verhaltensbereitschaften* zumindest eine latente Zahlungsbereitschaft für den Umweltschutz (nicht jedoch für die Rentenversicherung) aufweisen.

auf die Frage „Was müsste sich ändern, damit Sie die Ökosteuer eher akzeptieren?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Priorität Mittelverwendung	Auf die o. g. Frage, wird eine andere Mittelverwendung genannt.	„Ja, sie müsste dahin fließen, wo sie hingehört“ (Hermann)
Priorität Gerechtigkeit	. . . wird eine gerechtere Gestaltung genannt.	„und dann wirklich sich mal Gedanken macht, . . . wie können wir das möglichst gerecht hinkriegen“ (Boris)
Priorität Sonstiges	. . . werden sonstige Aspekte bzw. gar keine Veränderung genannt	„Ich wüsste nichts, was daran zu ändern wäre“ (Lars)

Abbildung 30: Codes „Priorität“



Code „Priorität Sonstiges“ (auf die Frage „Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Sie die Ökosteuer akzeptieren bzw. noch besser finden?“)
„und andererseits gucken, dass die Leute das besser akzeptieren“ (Kevin)
„Dass große Konzerne, große Umweltsünder – ich meine, die Masse aller Autofahrer stellt auch eine große Gesamtheit dar, aber es gibt noch mehr, und es gibt nicht nur Deutschland, es gibt's auch in anderen Ländern, dass man da auch mal guckt und ein bisschen globaler denkt“ (Mira)
„Zum einen, dass das ganze Prinzip der Öffentlichkeit einfach noch ein bisschen transparenter gemacht wird“ (Boris)
„Ich wüsste nichts, was daran zu ändern wäre“ (Lars)
„Für mich ist das erst mal so in Ordnung. Das bleibt so stehen“ (Lukas)

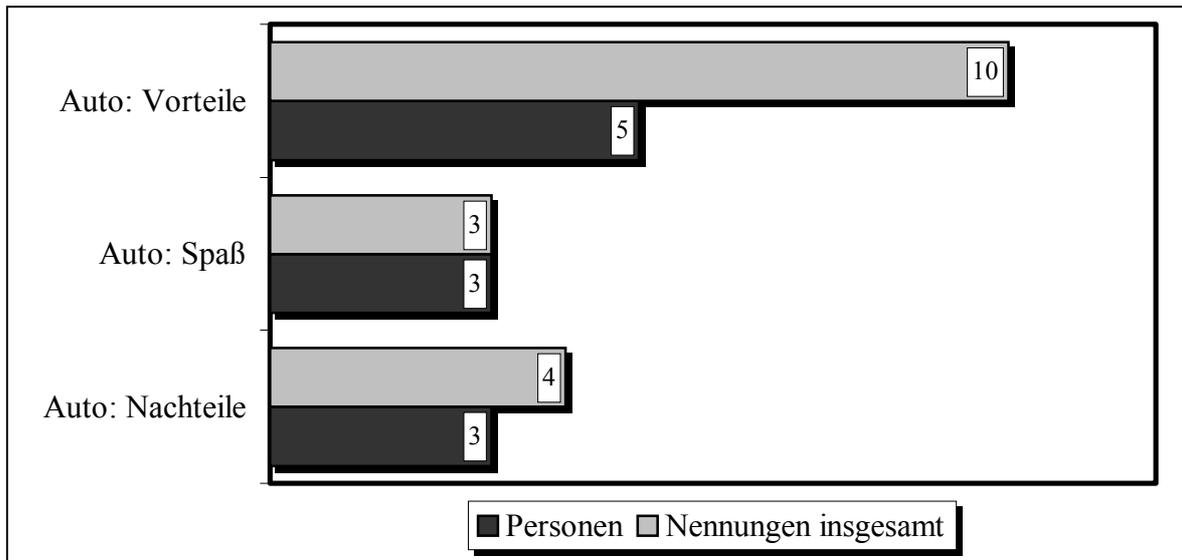
Abbildung 31: Alle Textstellen zum Code „Priorität Sonstiges“

Subjektive Bedeutung der Automobilität

Die nicht-rationalen Facetten der Pkw-Mobilität konnten im Rahmen der eigenen Erhebung nicht ausreichend erfasst werden. Wie bereits in Kapitel 5.2.2 ausgeführt, wurde eine sinnvolle Fragestellung dafür erst nach einigen Gesprächen gefunden. Die von dort an verwendete Formulierung „Fahren Sie gerne Auto?“ konnte jedoch nur von denjenigen beantwortet werden, die über ein eigenes Auto oder zumindest über Fahrerfahrungen verfügten. Allein aus diesen Gründen sind die vorliegenden Informationen – 13 Äußerungen zu den Vorteilen des Autofahrens („Mir macht Autofahren grundsätzlich Spaß. Einfach so“, Paul) und vier Erwähnungen von negativen Aspekten („Ich fahre beruflich Auto, und am Wochenende fahre ich überhaupt nicht gerne. Das reicht mir“, Lars), die größtenteils in Beantwortung der o. g. Frage entstanden – nicht sehr aussagekräftig. Damit sollen Existenz und Einfluss der zusätzlichen, psychischen Funktionen des Pkw-Gebrauchs nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen werden. Die geführten Gespräche lieferten jedoch kaum valide Hinweise dafür, dass sich hinter den geäußerten sachlichen Argumenten (wie bspw. Angewiesenheit auf den Pkw) irrationale Motive des Autofahrens verbargen.

teilweise auf die Frage „Fahren Sie gerne Auto?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Auto: Vorteile	Praktische Vorteile des Autofahrens bzw. entsprechende Erfordernisse des Alltags	„Das Schöne am Autofahren ist natürlich, dass man unabhängig ist“ (Sabine)
Auto: Spaß	Spaß / Genuss am Autofahren	„Ich fahre für mein Leben gern Auto“ (Hermann)
Auto: Nachteile	Nachteile des Auto(fahren)s, Vorteile alternativer Verkehrsmittel, Abneigung Auto zu fahren	„Das ist jetzt gerade, wo die Winterzeit vorüber ist, viel attraktiver, mit dem Fahrrad zu fahren“ (Paul)

Abbildung 32: Codes „Autobedeutung“

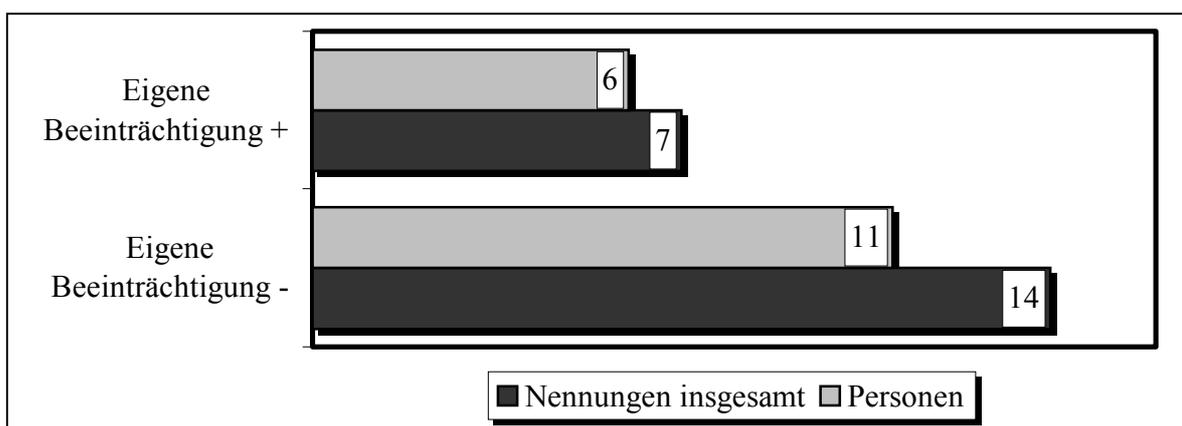


Reaktanz

Reagieren die von der Ökosteuer betroffenen GesprächspartnerInnen mit innerem Widerstand auf die verfügbaren Benzinpreiserhöhungen? Die Analyse des Interviewmaterials zeigt, dass eine solche Frage nur äußerst schwer zu beantworten ist. Interessanterweise lag ein hohes subjektives Belastungsempfinden, als eine der zentralen Bedingungen für Reaktanz (vgl. Kap. 4.8), bei den meisten InformantInnen gar nicht vor. D. h. lediglich drei InterviewpartnerInnen bejahten die Leitfrage, „Fühlen Sie sich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?“ uneingeschränkt. Dagegen spürten immerhin acht Personen, überwiegend BefürworterInnen der Ökosteuer, keinerlei Beeinträchtigung.

meist auf die Frage „Fühlen Sie sich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Eigene Beeinträchtigung +	Ich bin bzw. fühle mich durch die Ökosteuer bzw. die aktuellen Spritpreise eingeschränkt bzw. belastet	„Dass es für meinen Geldbeutel nicht so gut ist – ich muss halt viel mehr Geld zahlen“ (Mira)
Eigene Beeinträchtigung -	Ich fühle mich durch die Ökosteuer nicht oder nur sehr wenig eingeschränkt bzw. belastet	„Ich spüre nicht viel von ihr“ (Mark)

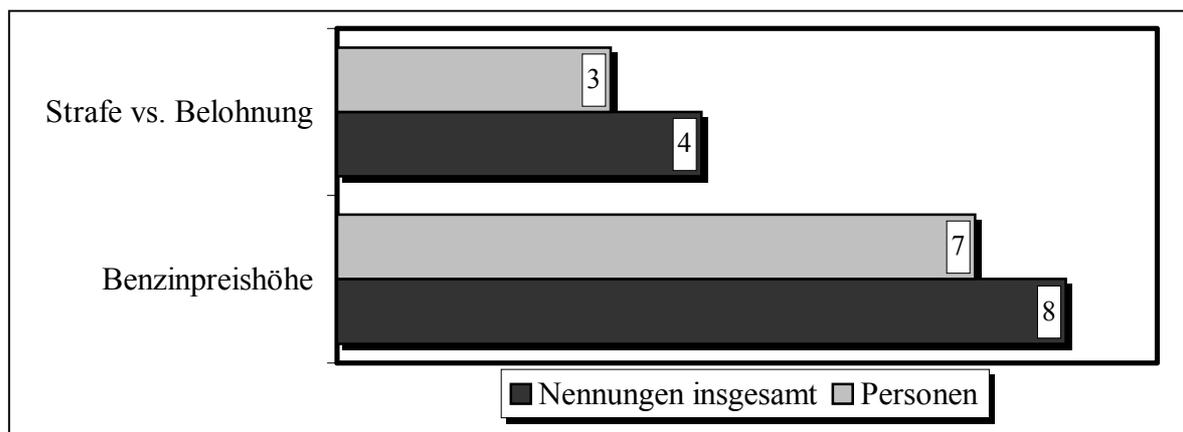
Abbildung 33: Codes „Eigene Beeinträchtigung“



Die Tatsache, dass nur wenige Untersuchungspersonen offen eine Betroffenheit durch die Mineralölsteuererhöhungen einräumen, sagt jedoch *nicht* aus, dass Reaktanzeffekte gar keine Rolle spielen. Immerhin beschwerten sich insgesamt sieben InformantInnen, darunter auch einiger BefürworterInnen der Ökosteuer, spontan, der Benzinpreis sei bereits zu hoch oder dürfe zumindest nicht weiter steigen. In einigen dieser Äußerungen zeigte sich deutlicher Ärger über die staatliche Beeinflussung der Kraftstoffpreise („Der Staat schöpft da ja schon ohne Ende ab. Irgendwann ist ja mal das Maß voll“, Lars).

ohne spezifische Frage		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Strafe vs. Belohnung	Die Ökosteuer wird als Strafe empfunden; eine Belohnung umweltfreundlichen Handelns wäre wichtig	„Genauso könnte man sich auch ein anderes Modell von Gerechtigkeit vorstellen, dass die, die die Umwelt nicht belasten, finanziell entlastet werden“ (Mark)
Benzinpreishöhe	Die Benzinpreise bzw. der Steuersatz darauf ist (zu) hoch bzw. sollte nicht weiter steigen	„Der Preis ist hoch, da regt man sich sowieso jedes Mal drüber auf“ (Boris)

Abbildung 34: Codes „Strafe vs. Belohnung“, „Benzinpreishöhe“



Weitere Hinweise auf subjektiven Kontrollverlust und entsprechende Widerstandsreaktionen zeigen sich in einzelnen Dialogsequenzen. Dabei spielen das Empfinden von Bestrafung („Die einen behaupten ja, die Ökosteuer bestraft die Leute im Prinzip noch – je mehr sie verbrauchen, desto mehr Steuern müssen sie bezahlen“, Boris; insgesamt vier Nennungen) oder auch Trotzreaktionen („Dass die Leute dann aus Trotz sagen: `Jetzt fahr ich aber erst mal‘“, Kevin) eine Rolle. Die reaktanzmindernde Bedeutung von Ausweichangeboten, die bereits im Rahmen der Aufkommensverwendung ermittelt wurde, zeigt sich anschaulich im folgenden Gesprächsausschnitt:

Interviewer: „Fährst Du gerne Auto?“

Annika: „Ja, voll.“

Interviewer: „Und Du fändest es schlecht, wenn das eingeschränkt würde?“

Annika: „Nein. Klar, wäre es ein bisschen unkomfortabel, aber ich fände es nicht blöd – solange halt die Busse gut fahren und die Preise – ist das für mich auch o. k.“

Wie zu erwarten war, sind explizite Hinweise auf den Einfluss von Reaktanz kaum valide aus den Gesprächsprotokollen zu extrahieren. Es ist daher schwer zu bestimmen, in welchem Ausmaß die Akzeptanzprobleme der Ökosteuer auf subtilen Widerstandsreaktionen basieren. Die vorhandenen Anhaltspunkte deuten an, dass eine Ökologische Steuerreform, deren Aufkommen *nicht* für die Förderung alternativer Verkehrsmittel aufgewendet wird, von einigen eher als eine von außen auferlegte Bestrafung bzw. ungerechtfertigte Beeinträchtigung empfunden wird.

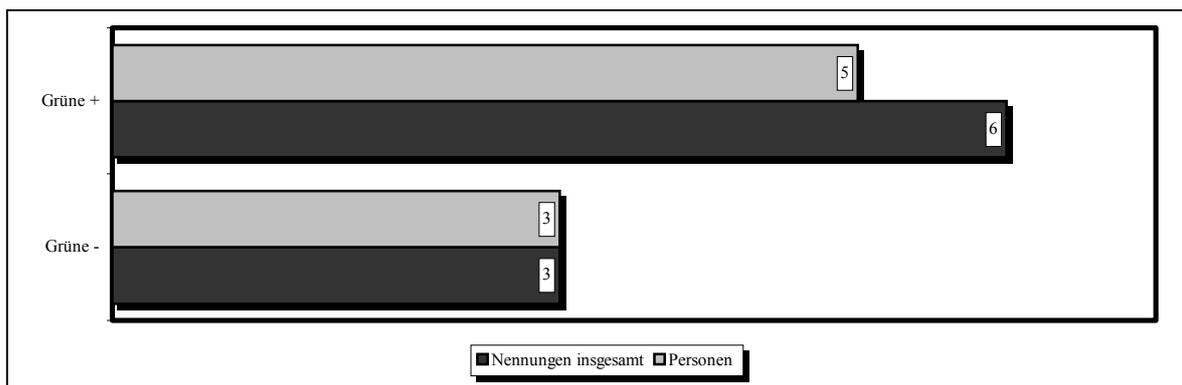
Einstellung gegenüber der Quelle der Botschaft

Einflüsse aus der Bewertung der Grünen auf die Beurteilung der Ökosteuer sind in der vorliegenden Erhebung nicht erkennbar geworden. Die bloße Erwähnung der politisch hauptverantwortlichen Partei führte zu keinen aussagekräftigen Reaktionen bei den GesprächspartnerInnen. Die daher im Verlauf der Untersuchung eingeführte, explizite Nachfrage („Macht es für Ihre Bewertung der Ökosteuer einen Unterschied, dass dieses Instrument maßgeblich von den Grünen stammt?“) brachte jedoch ebenfalls nicht den erhofften Erkenntnisgewinn. Möglicherweise ist dies darauf zurückzuführen, dass ein derartiger Zusammenhang nicht offen eingeräumt würde. In den Fällen, wo InformantInnen eine eindeutige Bewertung von Bündnis 90/Die Grünen äußerten (insgesamt sechsmal positiv und dreimal negativ⁴⁷), schien dieses Urteil die Einstellung gegenüber der Ökosteuer nicht maßgeblich zu bestimmen: Die betreffenden Personen betonten jeweils andere Aspekte stärker, und nur eine einzige Befragte erwähnte die Grünen von sich aus („Den Grünen nehme ich ja nach wie vor noch so ein ehrliches Anliegen ab. Ich hoffe, dass das auch noch so ist. Und deswegen denke ich, dass es vom Ansatz her schon auch bewirken sollte, dass da mit diesen Ressourcen sparsamer umgegangen wird“, Sabine).

⁴⁷ Bei der Bewertung der Grünen wird möglicherweise auch die nicht ganz repräsentative Zusammensetzung der Stichprobe relevant.

teilweise auf die Frage „Macht es für Ihre Bewertung der Ökosteuer einen Unterschied, dass dieses Instrument maßgeblich von den Grünen stammt?“		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Grüne +	Aussagen, die darauf schließen lassen, dass die Grünen eher positiv beurteilt werden	„Das sind die Grünen, nehme ich an. Jemand Anderes hängt sich da nicht wirklich rein“ (Mark)
Grüne -	Aussagen, die darauf schließen lassen, dass die Grünen eher negativ beurteilt werden	„Na, gut, die machen zwischendurch mal den Mund auf und dann kommt in der Regel nur Mist da raus“ (Hermann)

Abbildung 35: Codes „Grüne“

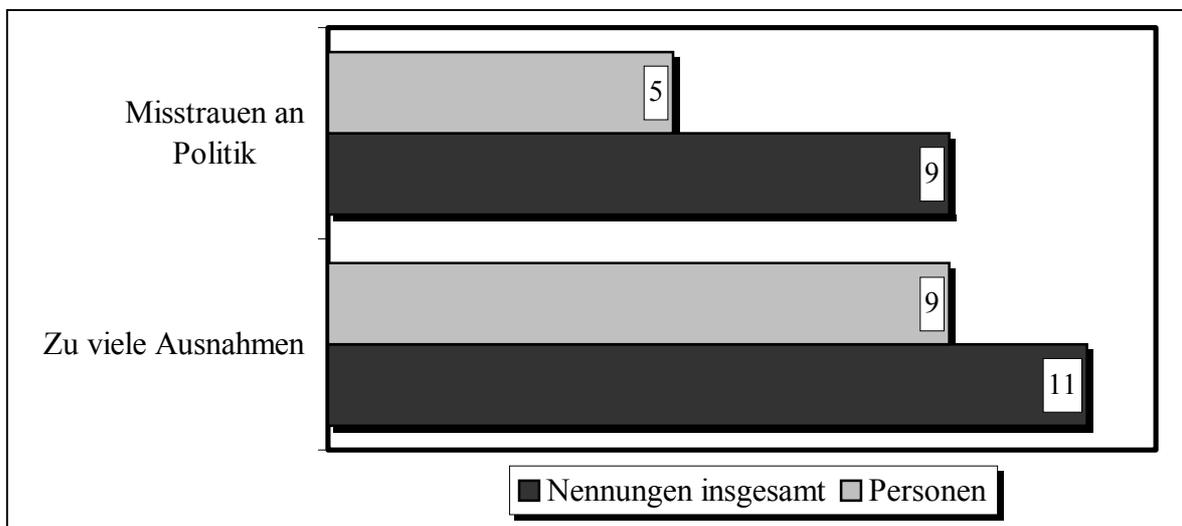


Weitere Einflussfaktoren

Die den InformantInnen bekannten Ausnahmen bei den Ökosteuerregeln wurden unerwartet häufig diskutiert. Insgesamt neun Befragte (davon acht spontan) bemängelten die Tatsache, dass bestimmte Branchen und Energieträger (Flugzeugkraftstoff) von den Preissteigerungen ausgenommen sind („Ich denke immer, wenn man nur beim Auto ansetzt, das ist so ein geringer Teil. Ich weiß nicht wie viel das ausmacht, aber ich kann mir einfach vorstellen, dass die ganzen Konzerne, die LKW-Fahrer viel mehr Umweltschäden verursachen und die Luft verschmutzen“, Mira). Vermutlich wurde die Nichtberücksichtigung von Industrieemissionen zwar besonders wegen der in dieser Erhebung vorgenommenen Beschränkung der Ökosteuer auf die Mineralölabgaben betont. Ganz erklären lässt sich das diffuse Gefühl der unverhältnismäßigen Belastung der Autofahrenden damit jedoch nicht. Für eine Person (Mira) war die Beseitigung der Ausnahmeregelungen sogar die zentrale Bedingung dafür, das Konzept von Umweltabgaben (eher) zu akzeptieren. Die Wahrnehmung unvollständiger Besteuerungstatbestände ist daher akzeptanzrelevant, weil sie sowohl als Ursache für unzureichende Effektivität (siehe vorangehendes Zitat) als auch für mangelnde Gerechtigkeit angesprochen wurde („Ich finde es schlecht, dass z. B. Flugbenzin in keinsten Weise irgendwie besteuert wird und auch nie besteuert werden wird. Das ist so ein klaffendes Gerechtigkeitsloch, das man nicht vermitteln kann“, Kevin).

ohne spezifische Frage		
Code	Definition	Ankerbeispiel
Misstrauen an Politik	„Die da oben“ d. h. Politik und Wirtschaft machen sowieso, was sie wollen, bzw. verhalten sich nicht so, wie sie sollten oder sie vorgeben	„Das ist nur ein weiterer Griff in unsere Tasche. Das Kind muss nur einen Namen haben“ (Hermann)
Zu viele Ausnahmen	Bestimmte Bereiche/Personen/Institutionen sind von der Ökosteuer rechtlich ausgenommen bzw. finden illegal Wege, sich vor den Belastungen zu drücken	„Weil es sich nur auf das Auto bezieht. Zum großen Teil sind ja auch die ganzen Chemiekonzerne und so für die Umweltverschmutzung zur Verantwortung zu ziehen“ (Monika)

Abbildung 36: Codes „Misstrauen an Politik“, „Zu viele Ausnahmen“



Eine weitere Erklärung für negative Voten zur Ökosteuer liegt schließlich in einem allgemeinen Misstrauen gegenüber politischen Prozessen begründet. Dieser von insgesamt fünf Personen gezeigte Argwohn bezog sich zum einen auf die vorgebrachten Begründungen und Ziele („Ich vermute, dass sie mal wieder hehre Dinge vortragen: dass sie den Verbrauch damit reduzieren wollen. Ob es das wirkliche Anliegen ist?“, Sabine) und zum anderen auf die tatsächliche Gestaltung der Ökologischen Steuerreform („Wenn es denn wirklich auch in der Rentenkasse was bringen würde, dann würde ich auch da ja noch nicht mal was zu sagen. Aber auch da bringt es nichts, es fließt wieder in Kanäle, wo es nicht hingehört. Und wir zahlen so viel Steuern, und was hört man dann? – Die Politiker stopfen sich die Taschen voll“, Hermann).

Code „Misstrauen an Politik“ (nur spontan geäußert)
„dass in Regierung und Wirtschaft so viel Klungel abläuft“ (Sylvia)
„da sind dann auch diese Strukturen, diese Machtpositionen, also das hat immer viel mit Macht zu tun. Wer halt an der Macht ist, der will die Macht halten und möglichst viel Profit dabei machen“ (Sylvia)
„Wenn jetzt die Rentenversicherungsbeiträge wirklich sinken. . . Inwieweit die Ökosteuer dadurch wieder ausgeglichen ist, unterm Strich weiß ich nicht“ (Boris)
„Ich vermute, dass sie mal wieder hehre Dinge vortragen: Dass sie den Verbrauch damit reduzieren wollen. Ob es das wirkliche Anliegen ist?“ (Sabine)
„und wird nicht dafür benutzt, wofür es uns gesagt wird“ (Hermann)
„Aber wie gesagt, das ist einfach nur ein weiterer Griff in unsere Tasche. Das Kind muss nur einen Namen haben“ (Hermann)
„Wenn sie [die Ökosteuererinnahmen] dahin kämen, wo sie hingehören, wenn wirklich was damit gemacht würde“ (Hermann)
„es fließt wieder in Kanäle, wo es nicht hingehört. Und wir zahlen so viel Steuern, und was hört man dann? – Die Politiker stopfen sich die Taschen voll“ (Hermann)
„wie unsere Bundesregierung u. s. w., die erzählen ihnen alles `Sie müssen sparen´ und die fahren auch, wenn sie gesehen werden evtl. mal mit dem Fahrrad, aber gucken sie sich doch den Autopark mal an. Deswegen: Selbst trinken sie den Wein und den anderen predigen sie das Wasser“ (Vera)

Abbildung 37: Alle Textstellen zum Code „Misstrauen an Politik“

Code „Zu viele Ausnahmen“ (nur spontan geäußert)
„weil es sich halt nur auf den Autoverkehr bezieht. Weil zum großen Teil sind ja auch die ganzen Chemiekonzerne und so für die Umweltverschmutzung zur Verantwortung zu ziehen“ (Monika)
„Ich würde mich viel eher jetzt erst mal um die Ausnahmen kümmern. Wenn sie die Gerechtigkeitsaspekt stärker betonen wollen, dann gibt es Alternativen dazu als immer nur höhere Beiträge sondern zu gucken, wer zahlt eigentlich momentan und wer nicht. Und da muss es auch ein Gleichgewicht geben zwischen privaten Nutzern und industriellen Nutzern. Und das ist so momentan in der öffentlichen Wahrnehmung nicht gegeben“ (Mark)
„[Das Beitragsprinzip gilt] aber auch nur so weit, bis es zu den ganz Großen anlangt. Da gibt es dann immer diese Mausechelmöglichkeiten. Und das finde ich auch so ätzend“ (Sylvia)
„Ich finde es schlecht, dass z. B. Flugbenzin in keinsten Weise irgendwie besteuert wird und auch nie besteuert werden wird“ (Kevin)
„Ich denk immer, wenn man nur beim Auto ansetzt, das ist so ein geringer Teil“ (Mira)
„[Das Verursacherprinzip ist] gerecht, wenn dann auch Flugzeugunternehmen zahlen, oder irgendwelche Fabriken, die irgendwelche Auflagen nicht beachten“ (Mira)
„Die [Protagonisten des Beitragsprinzips] finden dann immer auch Mittel und Wege, um das zu umgehen, so dass sie nicht viel zahlen müssen“ (Annika)
„Es ist so ambivalent. Die Flüge werden so billig angeboten und wir fliegen ja auch, wenn wir fliegen wollen. Da wird ja auch Sprit verbraucht. Ich weiß nicht, ob das nicht alles nur verschoben ist, ob da nicht nur der kleine Autofahrer angesprochen wird und irgendwo so die Großen beiseite gelassen werden“ (Sabine)

Code „Zu viele Ausnahmen“ (nur spontan geäußert)
„[Ich akzeptiere das Verursacherprinzip] aber ich besteuere dann nicht nur ein Teil der Menschheit sondern dann auch alle“ (Sabine)
„Es gibt ja satte Ausnahmen. Es gibt ja z. B. die Landwirtschaft, die hat eine Ausnahme. Dann beziehen Großbetriebe ihren Strom sowieso billiger als wir Kleinen“ (Lars)
„Warum wird das Flugbenzin nicht besteuert. Ich denke mal, wenn – dann ist doch nicht nur der Autofahrer an der ganzen Misere Schuld“ (Vera)

Abbildung 38: Alle Textstellen zum Code „Zu viele Ausnahmen“

Spontane Äußerungen

Wie in Kapitel 5.4 ausgeführt, wurden neben dem allgemeinen Kodierdurchgang in einem zweiten Durchlauf allein diejenigen Aussagen klassifiziert, die *keine* direkten Reaktionen auf durch den Interviewer vorgegebene Fragen bzw. Argumentationen darstellen.

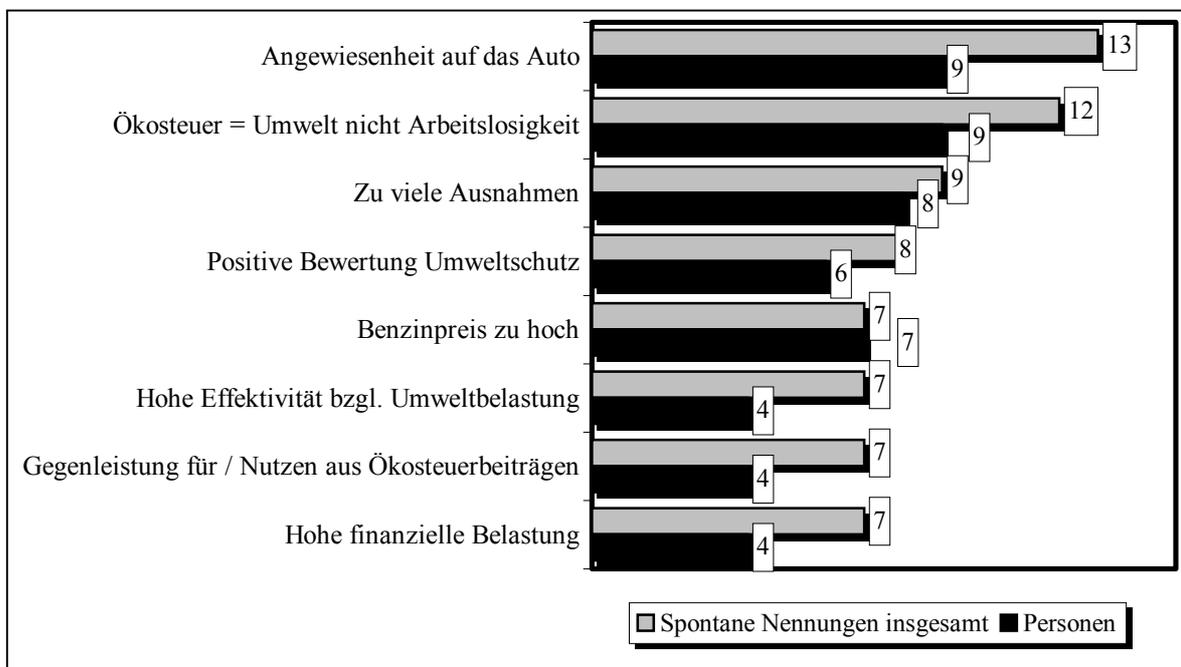


Abbildung 39: Die häufigsten Codes spontaner Äußerungen

Bei diesen als „spontan“ bezeichneten Aussagen handelt es sich demnach um all jene Aspekte, die von den InformantInnen selbst ins Gespräch gebracht wurden. Der Vollständigkeit halber sind die am häufigsten genannten von ihnen in Abbildung 39 aufgelistet. Für sich alleine lassen sich diese Zahlen nur begrenzt interpretieren, da zahlreiche Argumente aufgrund ihrer frühen Thematisierung durch den Interviewer von den Befragten kaum spontan genannt werden *konnten* (vgl. Interviewleitfaden im Anhang). Die spontanen Aussagen wurden jedoch unter Berücksichtigung des Textkontextes im Zusammenhang mit den übrigen Äußerungen ausgewertet und an den jeweils relevanten Stellen in diesem Kapitel thematisiert. Da alle als „spontan“ kategorisierten Äußerungen gleichzeitig im allge-

meinen Kodiervorgang erfasst wurden, sind inhaltliche Bedeutung und Ankerbeispiele der in dieser Abbildung wiedergegebenen Kategorien identisch mit denen der jeweils entsprechenden „allgemeinen“ Codes (s. o.).

7 Diskussion

Neben einer Reflexion der Methodik und des weiteren Forschungsbedarfs erfolgt in diesem Kapitel die Diskussion hypothetischer Konsequenzen der an der vorliegenden Stichprobe gewonnenen Erkenntnisse.⁴⁸ Dabei geht es insbesondere um Korrekturen an der Gestaltung und Vermittlung der Ökologischen Steuerreform: Wie sollte die Konzeption der Ökosteuer modifiziert werden, um den Interessen, Bedürfnissen und Sorgen der Bevölkerung stärker gerecht zu werden? Wie muss man eine Ökologische Steuerreform kommunizieren, damit ihre Vorzüge als gesamtgesellschaftlich effizientes Umweltschutzzinstrument deutlich werden?

Angemessenheit der Methodik

Die Tatsache, dass sich die in Kapitel 4 konkretisierten Vorannahmen der qualitativen Untersuchung letztlich als relativ gegenstandsangemessen erwiesen (s. u.), legt den Schluss nahe, ein exploratives Vorgehen sei nicht erforderlich gewesen. Schließlich fanden sich die meisten der von vornherein als möglicherweise bedeutsam erachteten Faktoren in der Argumentation der InformantInnen wieder. Zudem wurden mittels Inhaltsanalyse nur verhältnismäßig wenige *zusätzliche* Erklärungen für die Bewertung der Ökosteuer identifiziert. In der Tat ist es – im Nachhinein betrachtet – denkbar, dass der Forschungsstand doch bereits ein hypothesentestendes Vorgehen ermöglicht hätte.

Auch die aufgrund von Auswahl und Anzahl der Forschungssubjekte eingeschränkte Interpretierbarkeit der Ergebnisse befördert nachträglich den Wunsch nach einer anderen Methodik: Eine repräsentative Stichprobenselektion mit verallgemeinerbaren Resultaten hätte es eher ermöglicht, dem gewünschten Anwendungsbezug der Arbeit durch belegbare Änderungsvorschläge an Konzept und Kommunikation der Ökologischen Steuerreform zu genügen. Dies ist nun nachfolgenden Arbeiten vorbehalten (s. u.).

Nichtsdestotrotz hält der Verfasser das gewählte Vorgehen für gegenstandsangemessen. Schließlich ist die Erkenntnis, dass die theoretisch und empirisch begründeten Vorannahmen die Argumentation der Befragten bereits relativ gut widerspiegeln, erst *aufgrund* einer explorativen, hypothesengenerierenden Methode möglich. Ein reines Testen von Hypothesen hätte keine zusätzlichen Einflussfaktoren hervorbringen *können*. Allein durch

⁴⁸ Dies geschieht aus der Perspektive: Wenn diese Ergebnisse für die Gesamtbevölkerung gültig wären . . .

die Durchführung von qualitativen Interviews hatte der Verfasser den Eindruck, Argumentation und Wahrnehmung der Forschungssubjekte in Bezug auf die Ökosteuer wirklich vollständig zu erfassen.

Forschungsbedarf

Gerade im Hinblick auf die o. g. Überlegungen zur Angemessenheit der Methode wird deutlich, dass das qualitative, hypothesengenerierende Vorgehen dieser Arbeit nach einer hypothesenprüfenden, empirischen Absicherung verlangt. D. h. es wäre wünschenswert, wenn die entstandenen Hypothesen (s. u.) sowie die in Kapitel 4 explizierten Vorannahmen im Rahmen einer quantitativen Erhebung mit repräsentativer Stichprobe validiert würden, um verallgemeinerbare Aussagen zu den Akzeptanzbedingungen der Ökosteuer zu ermöglichen. Auf dieser Basis könnte zudem die Weiterentwicklung eines theoretischen Akzeptanzmodells voran getrieben werden.

Im Allgemeinen erscheinen dem Autor darüber hinaus solche Arbeiten erstrebenswert, die – ähnlich dem vorliegenden Werk – psychologische Kenntnisse einerseits und politisch-ökonomisches Fachwissen andererseits integrieren. Auf diese Weise können individuenzentrierte Mikro- und gesellschaftlich-strukturelle Makroperspektive zur effektiven Lösung relevanter Probleme miteinander verbunden werden.

Zusammenfassung der Erkenntnisse

Wie bereits erwähnt, sind die dargestellten Ergebnisse allein für die befragten Personen gültig. Generalisierbar sind sie lediglich als Sammlung von Existenzaussagen („Argument xy wird zur Bewertung der Ökosteuer angeführt“; vgl. Lamnek, 1995). Verallgemeinerbare Aussagen zur quantitativen Verteilung und regressionsanalytischen Gewichtung der unabhängigen Variablen können erst mit nachfolgenden Untersuchungen getroffen werden (s. o.). Dennoch ist es sinnvoll und angebracht, die für die interviewte Stichprobe gültigen Ergebnisse zusammenzufassen und als Hypothesen bzw. Vermutungen für einen größeren Geltungsbereich zu formulieren. Dazu gibt Abbildung 40 einen Überblick darüber, welche der Vorannahmen dieser Studie (vgl. Kap. 4) sich für die befragten InformantInnen bestätigen ließen und welche nicht.

Dieser Aspekt war für die Bewertung der Ökosteuer durch die GesprächspartnerInnen . . .	
eher relevant	eher <i>nicht</i> relevant
Problembewusstsein und Zielbewertung	Verantwortungszuschreibung
Effektivität	Kenntnis und Verständnis des Konzeptes
Steuergerechtigkeit	Bedeutung des Autofahrens
Aufkommensverwendung	Quelle der Botschaft
Reaktanz	

Abbildung 40: Identifikation der Vorannahmen im Interviewmaterial

Berücksichtigt man darüber hinaus die in Kapitel 6 die zusätzlich identifizierten Einflussgrößen sowie die Differenzierungen innerhalb der Faktoren so ergeben sich auf der Basis der vorliegenden Erhebung insgesamt fünf Hypothesen für die Erklärung von Akzeptanz und Ablehnung der Ökosteuer. Für die *Zustimmung* zu diesem Instrument könnte

- die Assoziation mit dem Umweltschutzziel und die gleichzeitig hohe Bedeutung desselben bedeutsam sein.

Ausschlaggebend für die *negative* Bewertung der Ökologischen Steuerreform ist möglicherweise:

- die subjektiv ungerechte Behandlung derjenigen, die auf die Nutzung des Autos angewiesen sind und gleichzeitig über beschränkte finanzielle Mittel verfügen,
- der als ineffektiv und undurchsichtig empfundene Einsatz der eingenommenen Gelder für die Rentenversicherung,
- die Zweifel an der verkehrsreduzierenden Wirkung der Ökosteuer
- und das Gefühl der im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln und Wirtschaftszweigen übermäßigen Belastung der AutofahrerInnen.

Konzeption und Kommunikation der Ökosteuer

Im Folgenden wird diskutiert, welche Konsequenzen sich aus der Bestätigung dieser Hypothesen für die Gestaltung und Vermittlung der Ökologischen Steuerreform ergeben würden. Der Abschnitt wird dabei anhand der einzelnen denkbaren Modifikationen an der Ökosteuer strukturiert, zu denen die stichprobenspezifischen Erkenntnisse des vorangehenden Kapitels herangezogen werden.

Die erste, naheliegende Forderung bezieht sich auf die stärkere Betonung der umweltrelevanten Ziele der Ökosteuer. Sie beruht auf der vermuteten Bedeutung von Umweltproblembewusstsein und positiver Bewertung der ökologischen Zielsetzung für die Ökosteuerakzeptanz. Im Rahmen einer solchen Akzentuierung sollte nicht nur die Verhinderung *negativer* Entwicklungen (wie bspw. die Klimakatastrophe), sondern gerade auch die angestrebte Realisierung positiv besetzter Szenarien (wie saubere Atemluft) herangezogen werden (vgl. Hilgers, 1998; Raschke, 2001). Auf diese Weise würde das weiterhin vorhandene Umweltbewusstsein (BMU, 2002b) und die entsprechende Zahlungsbereitschaft effektiver als Zustimmungswelle einer Umweltabgabe genutzt.

Eine möglicherweise existierende Skepsis an der umweltrelevanten Lenkungswirkung der Ökosteuer impliziert, dass konkrete, belegbare Auswirkungen – beispielsweise auf das Verkehrsaufkommen – intensiver kommuniziert werden müssen. Nur allgemein

bekannte Daten über den verbrauchsreduzierenden Erfolg der Ökologischen Steuerreform (vgl. BMU, 2002a; UBA, 2002) können die Vermutung beiseite räumen, die Menschen würden trotz steigender Benzinpreise unverändert weiter Auto fahren. Die PromotorInnen der Ökosteuern sollten dabei die so erreichte Verbesserung der Umweltqualität möglichst verständlich – d. h. in leicht erfassbaren Größen – darstellen (vgl. Preuss, 1991).

Prinzipiell gilt diese Empfehlung natürlich genauso für die *Beschäftigungseffekte* der Ökosteuern. Es ist allerdings zweifelhaft, ob nachgewiesener Erfolg hier einen vergleichbaren akzeptanzsteigernden Einfluss hätte. Schließlich bezweifelten die Befragten nicht bloß die arbeitsmarktpolitische Wirksamkeit von Umweltsteuern, sondern lehnten die Verknüpfung mit der Rentenversicherung grundsätzlich ab.

Die in Kapitel 6 wiedergegebenen Aussagen zur hohen finanziellen Belastung durch steigende Kraftstoffkosten und entsprechende Reaktanzeffekte in der Bevölkerung führen zu der Hypothese, dass zur Verfügung stehende Ausweichstrategien stärker in den Vordergrund gestellt werden müssen. Wie bereits im Rahmen der Ökosteuern-Kampagne des BUND geschehen (BUND, 2002), sollten die PromotorInnen der Ökosteuern den Betroffenen daher Möglichkeiten zur individuellen Kostensenkung (wie bspw. verbrauchsärmere Fahrtechniken) vorstellen. Eine zentrale Botschaft müsste sein, dass Treibstoff durch die Ökosteuern zwar deutlich teurer wird, die eigenen Mobilitätskosten dagegen kaum steigen müssen.

Die starke Thematisierung der innerhalb der Bevölkerung *ungleichen* Belastung legt mehr als nur eine modifizierte Kommunikationsstrategie nahe: Da die Einschätzung, dass besonders aufs Auto angewiesene und geringer verdienende Personen durch die Ökosteuern ungerecht behandelt würden, derart häufig geäußert wurde, scheinen konkrete Ausgleichsmaßnahmen für diese Betroffenenengruppen sinnvoll. Auch wenn eine effektive und öffentlichkeitswirksame Beseitigung der Gerechtigkeitsproblematik vermutlich diverse politisch-ökonomische Schwierigkeiten mit sich bringt⁴⁹, würde sie zahlreichen Ökosteuern-KritikerInnen wahrscheinlich ein bedeutsames Argument nehmen. Eine denkbare, flankierende PR-Maßnahme ist die verstärkte Hervorhebung des Beitrags- bzw. Verursacherprinzips. Wie die vorliegende Untersuchung gezeigt hat, wird dieser Grundsatz sehr wohl zur

⁴⁹ Diese sind u. a. sowohl bürokratisch-technischer Art (wie die Anspruchsberechtigten, das jeweilige Belastungsniveau und sinnvolle Entlastungsmodalitäten identifizieren?) als auch politischer Natur (welche unerwünschten Anreizwirkungen entstehen durch entsprechende Leistungen wie bspw. eine Erstattungszahlung an BerufspendlerInnen aus Vororten?).

Gerechtigkeitsbewertung genutzt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn durch die o. g. Ausgleichsmaßnahmen gleichzeitig dem *Bedürfnisprinzip* Rechnung getragen wird.

Wenn die vorliegenden Ergebnisse bestätigt werden können, besteht eine weitere, empfehlenswerte Maßnahme in der Beseitigung von Steuerausnahmen: Einige InformantInnen aus der vorliegenden Studie fänden die Ökosteuerregelungen gerechter, effektiver und einleuchtender, wenn nicht nur der Straßenverkehr und die Privathaushalte, sondern auch Flugzeuge und sämtliche Industriebetriebe ökosteuerpflichtig wären. Sinnvoll wären hier sowohl eine entsprechende Korrektur der konkreten Gesetze als auch begleitende Öffentlichkeitsarbeit mit dem Inhalt, dass *alle* verantwortlichen Emittentengruppen verursachergerecht belastet werden.

Wie bereits im vorangehenden Kapitel angedeutet, können Modifikationen der Einnahmenverwendung die Akzeptanz der Ökosteuer wahrscheinlich am stärksten beeinflussen. Die einerseits positive Bewertung des Umweltschutzes, mit dem die Ökosteuer überwiegend assoziiert wird, und die andererseits große Skepsis gegenüber der arbeitsmarktpolitischen Wirksamkeit legen eine veränderte Zweckbindung des Ökosteueraufkommens für *Umweltschutz*belange nahe. Extrapoliert man darüber hinaus die in einigen Gesprächen geäußerte Wahrnehmung der Ökosteuer als Strafmaßnahme und die Forderung nach Ausweichangeboten zum MIV auf die Gesamtbevölkerung, so wird offenkundig, dass die Einnahmen aus der erhöhten Mineralölsteuer wahrscheinlich gezielt für die Förderung des ÖPNV eingesetzt werden sollten. D. h. ein Maßnahmenpaket, das die Erhöhung der Kraftstoffsteuern auf der einen und eine Fahrpreissenkung und Angebotsverbesserung für die öffentlichen Verkehrsmittel auf der anderen Seite untrennbar miteinander verbindet, würde auf eine wesentlich höhere Zustimmung treffen als die aktuelle Praxis. Eine solche Regelung hätte außerdem den Vorteil, dass sie auch auf diejenigen überzeugend wirkt, die der Ökoabgabe bisher ökologische Wirkungslosigkeit attestieren, da sie ihren verkehrsreduzierenden Effekt bestreiten: Eine reformierte Ökosteuer würde eben zusätzlich über die Aufkommensverwendung für ökologische Zwecke zum Umweltschutz beitragen.

Unabhängig vom *konkreten* Verwendungszweck der Einnahmen sollten die VerfechterInnen der Ökologischen Steuerreform diesen in der Öffentlichkeit wesentlich stärker verbreiten. Wird das Ökosteueraufkommen also weiter in die Rentenversicherung geleitet, sollte die entsprechende Entlastung des individuellen Sozialversicherungsbeitrags auf den betreffenden Belegen (z. B. Gehaltsabrechnung) deutlich als solche gekennzeichnet werden. Falls die Einnahmen dagegen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel be-

nutzt würden, wäre dies ebenfalls öffentlichkeitswirksam mit entsprechenden Kampagnen zu begleiten.⁵⁰ Hinter den Kommunikationsmaßnahmen steht in jedem Fall der Grundsatz, dass eine Steuer nicht nur mit ihrer Belastungswirkung, sondern stets auch mit ihrem Nutzen verbunden werden sollte. Dies legen die in den Interviews geäußerten Assoziationen, Kenntnisdefizite und Forderungen nach einer Gegenleistung nahe.

Die beschriebenen Modifikationen an Gestaltung und Vermittlung der Ökologischen Steuerreform sind Empfehlungen, die auf den –nicht uneingeschränkt verallgemeinerbaren – Erkenntnissen der vorliegenden Untersuchung beruhen. Zwar darf man sich von ihrer Realisierung keine die Bevölkerungsmehrheit umfassende, aktive Begeisterung für eine konsequent fortgeführte Ökologische Steuerreform versprechen. Dazu sind die ökologisch notwendigen Belastungen und Einschränkungen des bisher gewohnten Lebensstandards zu drastisch, die Orientierung an kurzfristigen Eigeninteressen demgegenüber möglicherweise zu ausgeprägt und die Positionen im politischen Wettstreit der Argumente zu heterogen. Die Umsetzung der o. g. Vorschläge könnte jedoch zweierlei leisten: Zum einen würde die derzeit niedrige Akzeptanz der Ökosteuer in der Bevölkerung vielleicht zumindest so weit angehoben, dass die ökologisch sinnvolle Fortführung dieses Instrumentes politisch eher durchzusetzen wäre. Zum anderen entstünde womöglich ein umweltpolitisches Instrument, dessen Gestaltung den Bedürfnissen und Bedenken der betroffenen Bevölkerung stärker Rechnung trägt, als es dies bisher tut.

⁵⁰ Ein Beispiel hierfür wären „Züge mit der Aufschrift `finanziert aus der Ökosteuer`“ (Raschke, 2001, S. 232).

Erklärung der Urheberschaft

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie Zitate kenntlich gemacht habe.

Bochum, im Juli 2002

Literaturverzeichnis

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior: some unresolved issues. Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50, 179-211.
- Avermaet, E. von (1996). Sozialer Einfluß in Kleingruppen. In W. Stroebe, M. Hewstone & G. Stephenson (Hrsg.), Sozialpsychologie (3. Aufl.) (S. 503-544). Berlin: Springer.
- Beuermann, C. & Santarius, T. (2002). Reaktionen gesellschaftlicher Akteure auf die Ökologische Steuerreform in Deutschland: Kurzfassung der Ergebnisse und Empfehlungen des Projektes PETRAS (<http://www.foes-ev.de/downloads/petras.pdf>) (03.04.02).
- Binswanger, H. C., Frisch, H., Nutzinger, H. G., Schefold, B., Scherhorn, G., Simonis, U. E. & Strümpel, B. (1983). Arbeit ohne Umweltzerstörung: Strategien für eine neue Wirtschaftspolitik. Frankfurt/Main: Fischer.
- Binswanger, H. C., Geissberger, W. & Ginsburg, T. (Hrsg.) (1979). Wege aus der Wohlstandsfrage – Der NAWU-Report: Strategien gegen Arbeitslosigkeit und Umweltzerstörung. Frankfurt/Main: Fischer.
- BMF – Bundesministerium der Finanzen (2001). Mineralöl- und Strombesteuerung im Rahmen der ökologischen Steuerreform. (<http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage7829/Uebersicht-zur-Mineraloel-und-Strombesteuerung.pdf>) (15.10. 2001).
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (1996). Umweltbewusstsein in Deutschland 1996: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (1998). Umweltbewusstsein in Deutschland 1998: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2000). Umweltbewusstsein in Deutschland 2000: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2001). Die Ökologische Steuerreform für Klimaschutz und Arbeitsplätze. Berlin.
- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (2002a). Die Ökologische Steuerreform - der Einstieg und ihre Fortführung. <http://www.bmu.de/fset800.php>. (Januar 2002).

- BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2002b). Umweltbewusstsein in Deutschland 2002: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin.
- BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (Hrsg.) (2002). Ökosteuern-Kampagne: Bericht 2000-2002 [CD-Rom]. Berlin.
- Bündnis 90/Die Grünen (Hrsg.) (1998). Ökologisch-soziale Steuerreform – für ein Bündnis zwischen Wirtschaft und Umwelt (3. aktualisierte Aufl.). Bonn.
- Cansier, D. (1996). Umweltökonomie (2. Neubearb. Aufl.). Stuttgart: UTB.
- Champagne, P. (1991). Die öffentliche Meinung als neuer Fetisch. Berliner Journal für Soziologie, 1, 517-525.
- Deci, E. L. (1971). Effects of externally mediated rewards on intrinsic motivation. Journal of Personality and Social Psychology, 18, 105-115.
- Dickenberger, D., Gniech, G. & Grabitz, H.-J. (1993). Die Theorie der psychologischen Reaktanz. In D. Frey & M. Irle (Hrsg.), Theorien der Sozialpsychologie: Bd. 1 Kognitive Theorien (2. vollst. überarb. und erw. Aufl.) (S. 243-274). Bern: Huber.
- Die neue deutsche Rechtschreibung. (1996). Gütersloh: Bertelsmann Lexikon Verlag.
- Diekmann, A. & Preisendörfer, P. (1992). Persönliches Umweltverhalten: Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 44 (2), 226-251.
- DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.) (1994). Ökosteuern – Sackgasse oder Königsweg? Gutachten im Auftrag von Greenpeace, Berlin.
- Dollase, R. (1999). Die Rolle der Psychologie im Umweltschutz: Außenseiter, Pausenclown oder tragende Disziplin? Rundbrief, 9. (erhältlich von der Initiative Psychologie im Umweltschutz, HU Berlin, Institut für Psychologie, Raum C107, Oranienburger Straße 18, 10178 Berlin), 24-29.
- Dwyer, W. O., Leeming, F. C., Cobern, M. K., Porter, B. E. & Jackson, J. M. (1993). Critical review of behavioral interventions to preserve the environment: Research since 1980. Environment and Behavior, 25 (3), 275-321.
- Eagly, A. H. & Chaiken, S. (1993). The psychology of attitudes. San Diego, CA: Harcourt Brace Jovanovich.
- Europäische Kommission (Hrsg.) (1995). Faire und effiziente Preise im Verkehr: Grünbuch. Brüssel: Europäische Kommission.

- FAW - Forschungsinstitut für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung (1995). MobilPass-Feldversuch. (Dokumentation im Auftrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg). Stuttgart.
- Fietkau, H.-J. (2000). Psychologie der Mediation: Lernchancen, Gruppenprozesse und Überwindung von Denkblockaden in Umweltkonflikten. Berlin: Ed. Sigma.
- Flick, U. (1995). Stationen des qualitativen Forschungsprozesses. In U. Flick, E. von Kardorff, H. Keupp, L. von Rosenstiel & S. Wolff (Hrsg.), Handbuch qualitative Sozialforschung (2. Aufl.) (S. 147-173). Weinheim: Psychologie Verlags-Union.
- Flick, U. (1998). Qualitative Forschung: Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften. Reinbek: Rowohlt.
- Fliess, J. L. (1981). Statistical methods for rates and proportions. New York: Wiley.
- Franzen, A. (1997). Umweltbewußtsein und Verkehrsverhalten. Chur: Rüeegger.
- Frey, B. (1992). Tertium datur: pricing, regulating and intrinsic motivation. Kyklos, 45 (2), 161-184.
- Fritscher, O. (2001, 17./18. November). Rasen für die Rente oder Sparen für die Umwelt. Süddeutsche Zeitung, S. 11.
- Heckhausen, H. (1989). Motivation und Handeln. Berlin: Springer.
- Hewstone, M. & Fincham, F. (1996). Attributionstheorie und –forschung: Grundlegende Fragen und Anwendungen. In W. Stroebe, M. Hewstone & G. Stephenson (Hrsg.), Sozialpsychologie (3. Aufl.) (S. 177-217). Berlin: Springer.
- Hilgers, M. (1992). Total abgefahren: Psychoanalyse des Autofahrens. Freiburg i. Br.: Herder.
- Hilgers, M. (1994). Psychische Widerstände gegen eine verkehrspolitische Wende: Bedingungen für die Akzeptanz neuer Verkehrskonzepte. Universitas, 49 (11), 1055-1065.
- Hilgers, M. (1998). Die Fünf-Mark-Panik. Politische Ökologie, 55 (5), 16.
- Homburg, A. & Matthies, E. (1998). Umweltpsychologie: Umweltkrise, Gesellschaft und Individuum. Weinheim: Juventa.
- Hopf, C. (1995). Qualitative Interviews in der Sozialforschung: Ein Überblick. In U. Flick, E. von Kardorff, H. Keupp, L. von Rosenstiel & S. Wolff (Hrsg.), Handbuch qualitative Sozialforschung (2. Aufl.) (S. 177-182). Weinheim: Psychologie Verlags-Union.

- Jonas, E., Heine, K. & Frey, D. (1999). Ein Modell der Steuerzufriedenheit – psychologische Grundlagen (un)ökonomischen Handelns. In L. Fischer, T. Kutsch & E. Stephan (Hrsg.), Finanzpsychologie (S. 160-187). München: Oldenbourg.
- Jones, P.M. (1991). Gainig public support for road pricing through a package approach. Traffic Engineering + Control 4, 194-196.
- Kardorff, von E. (1995). Qualitative Sozialforschung – Versuch einer Standortbestimmung. In U. Flick, E. von Kardorff, H. Keupp, L. von Rosenstiel & S. Wolff (Hrsg.), Handbuch qualitative Sozialforschung (2. Aufl.) (S. 3-8). Weinheim: Psychologie Verlags-Union.
- Karger, C., Schütz, H. & Wiedemann, P. M. (1993). Zwischen Engagement und Ablehnung: Bewertung von Klimaschutzmaßnahmen in der deutschen Bevölkerung. Zeitschrift für Umweltpolitik & Umweltrecht, 16 (2), 201-217.
- Krebes, C. & Reiche, D. (1998). Vier Typen, drei Optionen. Politische Ökologie, 56 (5), 24-27.
- Kvale, S. (1996). InterViews: An introduction to qualitative research interviewing. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Lamnek, S. (1995). Qualitative Sozialforschung. Bd. 2 Methoden und Techniken (3. Aufl.). Weinheim: Beltz, Psychologie Verlags-Union.
- Lepper, M. R., Greene, D. & Nisbett, R. E. (1973). Undermining children's intrinsic interest with extrinsic rewards: A test of the overjustification hypothesis. Journal of Personality and Social Psychology, 23, 129-137.
- Leyens, J.-P. & Dardenne, B. (1996). Soziale Kognition: Ansätze und Grundbegriffe. In W. Stroebe, M. Hewstone & G. Stephenson (Hrsg.), Sozialpsychologie (3. Aufl.) (S. 115-141). Berlin: Springer.
- Lucke, D. (1995). Akzeptanz: Legitimität in der Abstimmungsgesellschaft. Opladen: Leske + Budrich.
- Luhmann, H.-J. (2002). Das Streicheln des Schwanzes eines Tigers: Schicksal und Rolle der Öko-Steuer im kommenden Bundestagswahlkampf. ÖkoSteuerNews, 6, (<http://www.foes-ev.de/downloads/oekosteuernews6.pdf>) 7-8.
- Mayring, P. (1993). Einführung in die qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zum qualitativen Denken (2. Aufl.). Weinheim: Psychologie-Verlags-Union.
- Mayring, P. (2000). Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken (7. Aufl.). Weinheim: Deutscher Studien Verlag.

- MIRO – Mobility Impacts, Reactions and Opinions (1995). MIRO Final Report (Deliverable 8). Brüssel: European Commission – DG XIII DRIVE Programme.
- Monheim, H. (2001). Das Defizit an verkehrspsychologischer Strategie. Gründe für den Misserfolg der deutschen Verkehrspolitik. Umweltpsychologie, 5 (2), 76-81.
- Müller, G. F. & Hassebrauck (1993). Gerechtigkeitstheorien. In D. Frey & M. Irle (Hrsg.), Theorien der Sozialpsychologie: Bd. 1 Kognitive Theorien (2. vollst. überarb. und erw. Aufl.) (S. 217-242). Bern: Hans Huber.
- PATS – Pricing Acceptability in the Transport Sector (2000). Empirical studies on price acceptability (Deliverable D3). Brüssel: European Commission – Transport RTD Programme.
- Pelzmann, L. (1988). Wirtschaftspsychologie: Arbeitslosenforschung, Schattenwirtschaft, Steuerpsychologie. (2. Aufl.). Wien: Springer.
- PIA – Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hrsg.) (2000). Wichtig ist, was hinten rauskommt. Berlin.
- PIA – Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (Hrsg.) (2001). Politik für unsere Umwelt – für unsere Zukunft. Berlin.
- Pigou, A. C. (1920). The economics of welfare. London.
- Platzeck, M. (1998). Marketingproblem. Politische Ökologie, 56 (5), 22-23.
- Preuss, S. (1991). Umweltkatastrophe Mensch: Über unsere Grenzen und Möglichkeiten, ökologisch bewusst zu handeln. Heidelberg: Asanger.
- Raschke, J. (2001). Die Zukunft der Grünen: „So kann man nicht regieren“. Frankfurt/Main: Campus.
- Reiche, D. T. & Krebs, C. (1999). Der Einstieg in die ökologische Steuerreform: Aufstieg, Restriktionen und Durchsetzung eines umweltpolitischen Themas. Frankfurt/Main: Lang.
- Robson, C. (2002). Real world research (2. Aufl.). Oxford: Blackwell.
- Rohrmann, B. (1997). Risikoforschung – Kurseinheit 1: Perzeption & Evaluation von Risiken. Studienbrief der FernUniversität – Gesamthochschule Hagen.
- Rosenberg, M. J. & Hovland, C. I. (1960). Cognitive, affective, and behavioral components of attitudes. In C. I. Hovland & M. J. Rosenberg (Hrsg.), Attitude organization and change: an analysis of consistency among attitude components (S. 1-14). New Haven, CT: Yale University Press.
- Sachs, W. (1990). Die Liebe zum Automobil: Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche. Reinbek: Rowohlt.

- Santarius, T. & Beuermann, C. (2000). The introduction of the ecological tax reform (ETR) in Germany. Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie.
- Schade, J. (1998). Bedingungen der individuellen Akzeptanz von road pricing. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Technische Universität Dresden.
- Schade, J., Schlag, B., Giannouli, I. & Beier, A. (2000). Acceptability of marginal cost road pricing (Deliverable 2C, Project AFFORD). Brüssel: European Commission – Transport RTD Programme.
- Schahn, J. (1993a). Die Rolle von Entschuldigungen und Rechtfertigungen für umweltschädigendes Verhalten. In J. Schahn & T. Giesinger (Hrsg.), Psychologie für den Umweltschutz (S. 51-62). Weinheim: Psychologie Verlags-Union.
- Schahn, J. (1993b). Umgehungsstraßen, Beschränkungen für private Pkws, ÖPNV-Förderung: Lösungen für unsere Verkehrsprobleme? In J. Schahn & T. Giesinger (Hrsg.), Psychologie für den Umweltschutz (S. 145-162). Weinheim: Psychologie Verlags-Union.
- Schlag, B. & Schade, J. (2000a). EU-Projekt „AFFORD“: Ausgangslage. <http://vplno1.vkw.tu-dresden.de/psycho/projekte/afford/akzeptanzproblematik.html> (02.04.2000).
- Schlag, B. & Schade, J. (2000b). Public acceptability of traffic demand management in Europe. Traffic Engineering + Control, 41 (8), 314-318.
- Schlag, B. & Teubel, U. (1997). Public Acceptability of Transport Pricing. IATSS Research, 21 (2), 134-142.
- Schlegelmilch, K. & Görres, A. (1996). Ökologische Steuerreform: Pro und Kontra. Eine Antwort auf die häufigsten Einwände der Kritiker. Zeitschrift für angewandte Umweltpolitik, 1 (9), 121-133.
- Schlegelmilch, K. (1996). Einstieg in die Ökologische Steuerreform? Ein Vorschlag zur Überwindung der politischen Pattsituation. In J. Köhn & M. J. Welfens (Hrsg.), Neue Ansätze in der Umweltökonomie (S. 127-150). Marburg: Metropolis.
- Schophaus, M. (2000). Subjektive Vorstellungen zur Ökologischen Steuerreform bei meinungsbildenden Personen im öffentlichen Diskurs. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Freie Universität Berlin.
- Schwinger, T. (1980). Gerechte Güterverteilung: Entscheidung zwischen drei Prinzipien. In G. Mikula (Hrsg.), Gerechtigkeit und soziale Interaktion (S. 107-140). Bern: Huber.

- Stahlberg, D. & Frey, D. (1996). Einstellungen: Struktur, Messung und Funktion. In W. Stroebe, M. Hewstone & G. Stephenson (Hrsg.), Sozialpsychologie (3. Aufl.) (S. 219-252). Berlin: Springer.
- Steg, L. & Vlek, C. (1997). The role of problem awareness in willingness-to-change car use and in evaluating relevant policy measures. In T. Rothengatter & E. C. Vaya (Hrsg.), Traffic and transport psychology (S. 465-475). Amsterdam: Pergamon.
- Süddeutsche Zeitung (2001, 17./18. November). Lieb gewonnen, teuer bezahlt: Die Entwicklung der Autokosten seit 1995. S. 11.
- Süddeutsche Zeitung (2002, 29./30. Juni). SPD legt zu, FDP fällt zurück. S. 7
- Taz (1998, 15. April). Beamte und Arbeiter gegen Ökosteuer. S. 7.
- Thibaut, J. W. & Kelley, H. H. (1959). The social psychology of groups. New York: John Wiley & Sons.
- Thorndyke, E. L. (1898). Animal intelligence: An experimental study of the associative processes in animals. Psychological Monographs, 2 (8).
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2002). Nachhaltige Entwicklung in Deutschland: Die Zukunft dauerhaft umweltgerecht gestalten – Kurzfassung. Erich Schmidt Verlag.
- Wiswede, G. (1991). Einführung in die Wirtschaftspsychologie. München: E. Reinhardt.
- Witzel, A. (1982). Verfahren der qualitativen Sozialforschung: Überblick und Alternativen. Frankfurt: Campus.
- Witzel, A. (1985). Das problemzentrierte Interview. In G. Jüttemann (Hrsg.), Qualitative Forschung in der Psychologie (S. 227-256). Weinheim: Beltz.
- Wortmann, K., Stahlberg, D. & Frey, D. (1992). Energiesparen. In D. Frey, C. Graf Hoyos & D. Stahlberg (Hrsg.), Angewandte Psychologie: Ein Lehrbuch. Weinheim: Psychologie Verlags Union.

Abkürzungsverzeichnis

AL – Arbeitslosigkeit

BMF – Bundesministerium der Finanzen

BMU – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

BRD – Bundesrepublik Deutschland

bspw. – beispielsweise

BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

bzw. – beziehungsweise

d. h. – das heißt

DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

DM – Deutsche Mark

etc. – et cetera

ggf. – gegebenenfalls

i. Orig. – im Original

Kap. – Kapitel

KWh – Kilowattstunde

l – Liter

MIV – motorisierter Individualverkehr

Mrd – Milliarden

o. ä. – oder ähnliche(s)

o. g. – oben genannte(s)

ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr

Pf. – Pfennig

PIA – Presse- und Informationsamt der Bundesregierung

Pkw – Personenkraftwagen

s. o. – siehe oben

s. u. – siehe unten

u. a. – und andere / unter anderem

UBA – Umweltbundesamt

vgl. – vergleiche

vs. – versus

zzgl. – zuzüglich

Anhang A: Interviewleitfaden

Der Interviewleitfaden

Dieser Leitfaden dient der Strukturierung und Orientierung der qualitativen Interviews. Die nummerierten Fragen werden im Regelfall den InformantInnen gestellt. Darunter stehende Fragen können je nach Antwort der InterviewpartnerInnen verwendet werden. Davon unberührt bleibt, dass das Abweichen von der Reihenfolge und Formulierung der Fragen und Aussagen des Interviewers sowie das Hinzufügen und Auslassen von Fragestellungen ausdrücklich erlaubt ist, um ein möglichst flexibles, subjektbezogenes Vorgehen zu gewährleisten.

Einleitung

„Guten Tag. Mein Name ist Elmar Große Ruse. Ich studiere Psychologie an der Ruhr-Universität Bochum. Im Rahmen meiner Diplomarbeit untersuche ich die Akzeptanz der Ökosteuer. Aus diesem Grund würde ich heute gerne mit Ihnen über *Ihre* Meinung dazu sprechen. Das Interview wird – je nach Verlauf – ca. 30 – 45 Minuten dauern. Um es richtig auswerten zu können, würde ich es gerne per Tonband aufnehmen, wenn Sie damit einverstanden sind. Ich versichere Ihnen, dass alle Ihre Aussagen selbstverständlich *vollkommen vertraulich* behandelt und *anonym* ausgewertet werden. D. h. an *keiner* Stelle meiner Diplomarbeit wird Ihr Name zu lesen sein. Ihre Aussagen oder Informationen daraus werden immer nur in verschlüsselter Form im Text wiedergegeben (→ Tonband einschalten!).

Ich möchte mit meiner Untersuchung herausfinden, *warum* die Menschen die Ökosteuer akzeptieren oder ablehnen. Dazu befrage ich verschiedene Bürgerinnen und Bürger, und heute Sie. Ich will Sie also nicht von einer bestimmten Position *überzeugen*, sondern ihre Sichtweise *verstehen*. Es geht auch nicht darum, möglichst viel über die Ökosteuer zu wissen, sondern einzig und allein darum, was Ihre Meinung dazu ist. Deswegen gibt es keine richtigen und falschen Antworten in unserem Interview.

Haben Sie noch Fragen, bevor wir mit dem Interview beginnen?“

Fragen

1. „Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff ‘Ökosteuer’ hören?“
ggf. hier schon auf Einschränkung des Untersuchungsgegenstandes (nur Mineralölsteuererhöhung) hinweisen
2. „Was halten Sie spontan von der Ökosteuer?“
“Warum?“
3. „Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?“
“Welche?“
Auf Nachfrage oder wenn keine genannt werden, beispielhaft Lärm- und Abgasemissionen, hohe Verkehrsdichte und Unfallzahlen, Klimaproblematik, Ressourcenverbrauch etc. nennen!
4. „Wer ist verantwortlich für die Entstehung dieser Probleme?“
„Wer ist verantwortlich dafür, sie zu lösen?“
ggf. Staat (Regierung, Politik), „ich“, AutofahrerInnen, alle BürgerInnen, Wirtschaft etc. als potenziell verantwortliche Akteure nennen
5. „Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würden Sie mir die Ökosteuer beschreiben?“
bei Bedarf schrittweise abfragen: politischer Urheber, Ziele, Begründung, Maßnahmen, fehlerhafte Darstellungen korrigieren, Verständnisfragen beantworten, folgende Kernelemente ggf. ergänzen:
Urheber und Hauptverfechter: Die Grünen.
2 inhaltliche Ziele mit jeweiliger Begründung: 1. Umweltschutz durch geringeren Treibstoff-

verbrauch & Pkw-Verkehr aufgrund höherer Kraftstoffpreise (Anreizwirkung) und 2. Schaffung von Arbeitsplätzen durch niedrigere Lohnnebenkosten (Anreizwirkung)
2 Maßnahmen: 1. Auf der Einnahmenseite: Besteuerung von Mineralöl mit jeweils 6 Pfennig pro Liter (+ MWST) in fünf Stufen (1999-2003) (=Lenkungsfunktion) 2. Auf der Ausgabenseite: Verwendung der Steuereinnahmen zur Förderung erneuerbarer Energien (2002: 300 Mio. DM, ca. 1 %) sowie als Zuschuss für die Rentenversicherung zur Senkung des Rentenbeitrags (der gesamte Restbetrag, 2002: 27,2 Mrd. DM, ca. 99 %) (=Finanzierungsfunktion).

6. „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?“
 „Warum (nicht)?“
 „Weil höhere Treibstoffkosten Ihrer Meinung nach nicht zu weniger Kraftstoffverbrauch führen?“
 „Weil Ihrer Meinung nach durch geringeren Autoverkehr die Umwelt nicht geschützt wird?“
7. „Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?“
 „Warum (nicht)?“
 „Weil die Einnahmen der Ökosteuer Ihrer Meinung nach die Rentenbeiträge nicht stark genug senken?“
 „Weil Ihrer Meinung nach niedrigere Rentenbeiträge nicht zu weniger Arbeitslosigkeit führen?“
8. „Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?“
 „Warum (nicht)?“
 „Wann wäre sie gerecht(er)?“
9. „Halten Sie es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?“
 „Sind Sie der Meinung, dass dieses Prinzip bei der Ökosteuer verwirklicht ist?“
10. „Wofür sollten Ihrer Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?“
 „Warum?“
 „Würden Sie einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn mit den Einnahmen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kostengünstiger würde?“
11. „Fühlen Sie sich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?
 In ihren finanziellen Möglichkeiten?
 In ihrer Mobilität?“
12. „Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Sie die Ökosteuer akzeptieren bzw. noch besser finden?“
13. „Was gibt es noch, was Sie mir über Ihre Einstellung zur Ökosteuer sagen wollen, bevor wir das Interview beenden?“

Fragen zur Person

„Zum Abschluss würde ich Ihnen gerne noch ein paar Fragen zu Ihrer Person stellen. Diese werden selbstverständlich ebenso anonym behandelt, wie Ihre gesamten bisherigen Aussagen:

Wie alt sind Sie?

Welche Bildungsabschluss besitzen Sie?

- kein Schulabschluss
- Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss/Mittlere Reife
- Hochschulreife/Fachhochschulreife
- Hochschulabschluss/Fachhochschulabschluss

Welcher Art ist Ihre derzeitige Beschäftigung? (*incl. genaue Berufsbezeichnung, mehrere Angaben möglich*)

- Selbständig
- Beamter
- sozialversicherungspflichtig Angestellter/Arbeiter
- Student/Azubi/Schüler/Zivi/Wehrdienstleistender
- arbeitslos/arbeitssuchend
- Rentner

Verfügen Sie über ein Auto?

Wie hoch ist ihr monatlich verfügbares (Netto-)Einkommen ungefähr?

- bis 500 €
- 501 bis 1000 €
- 1001 bis 2000 €
- 2001 bis 3000 €
- 3001 bis 4000 €
- 4001 bis 5000 €
- über 5000 €

außerdem das Geschlecht vermerken!

Tonband ausschalten, damit Adresse o.ä. nicht aufgenommen wird!

Abschluss

„Ich danke Ihnen ganz herzlich für das Gespräch und Ihre Bereitschaft, die Zeit dafür aufzubringen. Ich versichere Ihnen nochmals ausdrücklich, dass Ihre Aussagen vollkommen anonym und vertraulich ausgewertet werden.“

Anhang B: Berechnung der Interraterreliabilität

Im Folgenden sind zunächst die Kodierungen des betreffenden Interviews durch Verfasser und Co-Raterin wiedergegeben. Im Anschluss ist die Berechnung von Cohens Kappa dargestellt.

Wortlaut	Kodierung des Verfassers	Kodierung des Co-Raters	gleich ?
Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst? Helga: ich denke da an den Streit über die Ökosteuer. Ich überlege, warum die Leute nicht einsehen warum die Ökosteuer bezahlt werden muss, wenn damit die Rentenkassen stabil gehalten werden sollen. Das ist mir noch nicht ganzklar geworden.	Assoziation Sonstiges	Assoziation Sonstiges	ja
Interviewer: Was hältst Du spontan von der Ökosteuer? Helga: Ich selber bin mit der Ökosteuer einverstanden. Ich finde, auch wenn man damit Druck ausübt, dass weniger Benzin gekauft wird, finde ich das gerechtfertigt in Bezug auf die Idee, dass man die Welt erhält.	Einstellung ÖS spontan +	Einstellung ÖS spontan +	ja
Ich finde, auch wenn man damit Druck ausübt, dass weniger Benzin gekauft wird, finde ich das gerechtfertigt in Bezug auf die Idee, dass man die Welt erhält.	Zielbewertung Umweltschutz +	Zielbewertung Umweltschutz +	ja
Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste? Helga: Ja, ich finde, dass man einmal die Geschwindigkeitsbegrenzung unbedingt einführen müsste und dass auch irgendwie daran gearbeitet werden müsste – politisch oder wie auch immer – die Leute zu beeinflussen weniger Auto zu fahren.	Problem- bewusstsein Umwelt	Problem- bewusstsein Umwelt	ja
Interviewer: Wer ist verantwortlich für die Verursachung der Probleme? Helga: Die Gesellschaft insgesamt würde ich sagen	Verantwortung Bürger	Verantwortung Bürger	ja
Interviewer: Wer ist verantwortlich für die Lösung der Probleme? Helga: Eigentlich sind dazu alle aufgerufen: Alle Bürger, und die Politiker, auch die Kirchen und wer auch immer sich gesellschaftlich engagiert.	Verantwortung Bürger	Verantwortung Bürger	ja
Interviewer: Weißt Du wie viel Benzin besteuert wird? Helga: Nein.	Wissen Steuersatz -	Wissen Steuersatz -	ja
Interviewer: Was wollen die damit bezwecken, dass die das Geld in die Rentenkasse einzahlen? Helga: Ja, das ist mir eben nicht ganz klar geworden	Verstehens- probleme	Verstehens- probleme	ja

Wortlaut	Kodierung des Verfassers	Kodierung des Co-Raters	gleich ?
Interviewer: Was wollen die damit bezwecken, dass die das Geld in die Rentenkasse einzahlen? Helga: Ja, das ist mir eben nicht ganz klar geworden	Wissen Ziele -	Wissen Aufkommensverwendung -	nein
Interviewer: Glaubst Du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu senken? Helga: Ja, ich halte das für sinnvoll und ich glaube auch, dass das funktioniert.	Effektivität AL +	Effektivität AL +	ja
Interviewer: Glaubst Du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu senken? Helga: Ja, ich halte das für sinnvoll und ich glaube auch, dass das funktioniert.	Zielbewertung Arbeitslosigkeit +	Zielbewertung Arbeitslosigkeit +	ja
Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen? Helga: Ja, bedingt ja. Interviewer: Bedingt heißt? Helga: Für Leute, die weniger verdienen schon.	Finanzielle Belastung	Finanzielle Belastung	ja
Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen? Helga: Ja, bedingt ja. Interviewer: Bedingt heißt? Helga: Für Leute, die weniger verdienen schon.	Effektivität Umwelt +	Effektivität Umwelt +	ja
Interviewer: Findest Du das richtig, dass das evtl. unterschiedliche Auswirkungen hat auf Leute, die viel verdienen und die weniger verdienen? Hältst Du die Ökosteuer für gerecht? Helga: Ja, ich finde sie trotzdem gerecht. Also ich sehe das wohl, das Problem, aber ich finde sie trotzdem gerecht. In Bezug auf diesen tieferen Sinn.	Gerechtigkeit +	Gerechtigkeit -	nein
aber ich finde sie trotzdem gerecht. In Bezug auf diesen tieferen Sinn. Interviewer: Was meinst Du damit? Helga: Dass man weniger Auto fährt. Interviewer: Weil das einfach wichtiger ist? Helga: Ja.	Zielbewertung Umweltschutz +	Zielbewertung Umweltschutz +	ja
Interviewer: Fändest Du es besser, wenn es auch oder ganz für Umweltschutzprojekte ausgegeben würde? Helga: Ja, ich fände es besser, wenn es wenigstens zum Teil nicht dafür ausgegeben würde.	Verwendung Umwelt allgemein +	Priorität Mittelverwendung	nein
Interviewer: Wofür sollte Deiner Meinung nach der Teil, der nicht für die Rentenkasse ausgegeben wird, verwendet werden? Helga: Also für Forschung nach neuen Energien.	Verwendung Umwelt allgemein +	Verwendung Umwelt allgemein +	ja
Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen? Helga: Ja, das fände ich auch gut. Weil es dann wieder diese Leute träfe, die es auch benutzen müssen.	Ausweichstrategien	Gegenleistung / Nutzen	nein

Wortlaut	Kodierung des Verfassers	Kodierung des Co-Raters	gleich ?
Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen? Helga: Ja, das fände ich auch gut. Weil es dann wieder diese Leute träfe, die es auch benutzen müssen.	Verwendung ÖPNV +	Verwendung ÖPNV +	ja
Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer? Helga: Nein.	Eigene Beeinträchtigung -	Eigene Beeinträchtigung -	ja
Auch wenn ich Auto fahren würde, dann würde ich es eben einschränken. Ich würde das einsehen. Ich bin dafür, dass es so gemacht wird. Ich fühle mich da nicht eingeschränkt. Ich würde auch dafür etwas ausgeben, um es mal so zu sagen. Also, selbst wenn es mich was kosten würde.	Zielbewertung Umweltschutz +	Zielbewertung Umweltschutz +	ja
Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt? Helga: Ja, das finde ich richtig.	Beitragsprinzip	Beitragsprinzip	ja
Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest? Helga: Also, was Du eben gesagt hast, das finde ich eigentlich eine gute Idee: Dass man eben Busse und Bahnen damit subventioniert bzw. unterstützt. Also, etwas mehr gesplittet, aufgeteilter, nicht nur für die Rentensicherung.	Priorität Mittelverwendung	Priorität Mittelverwendung	ja
Dieses Problem, das ich immer schon hatte: Zu verstehen, warum man es so schwer übermitteln kann, und warum es nicht gelingt, es der Bevölkerung besser zu vermitteln. Es nützt ja nichts, wenn immer nur so einige das gut finden. Ich meine, das wäre natürlich auch eine Aufgabe der Grünen	Kommunikation -	Kommunikation -	ja
Dass wir nie auf einen Nenner kommen, keiner irgendwas bezahlen will oder abstreichen will von seinen Privilegien. Dass deswegen auch alles anders läuft als beispielsweise in benachbarten Ländern. Ich denke, das ist auch so ein Problem, dass keine Gruppe... Es sind immer Gruppen, die betroffen sind. Vielleicht ist es aber aus der Sicht der Nicht-Betroffenen, dann auch immer leicht. Aber ich denke, irgendwo müssen immer Abstriche gemacht werden.	Sonstige Argumente	Sonstige Argumente	ja
Interviewer: Wie ist das mit Leuten, die stärker aufs Auto angewiesen sind – weil sie bspw. auf dem Land leben – als andere. Findest Du das problematisch oder auch letztlich gerechtfertigt? Helga: Ich finde es letztlich durch das Ziel gerechtfertigt.	Zielbewertung Umweltschutz +	Zielbewertung Umweltschutz +	ja
Ich wusste nicht, dieses mit dem einen Prozent [für alternative Energien]. Das erwähnen die Grünen nicht, wenn ich dann Grüne schon mal höre.	Kommunikation -	Wissen Aufkommensverwendung -	nein

Die Bestimmung von Cohens Kappa wurde nach Robson (2002) vorgenommen. Zur Berechnung der Interraterreliabilität wurden dazu die Kodierungen der beiden Rater zunächst in eine zweidimensionale Matrix mit allen Codes übertragen (aufgrund der Größe einer solchen Matrix mit 50 Codes ist diese hier lediglich schematisiert wiedergegeben):

		Verfasser													
		Codes	1	2	3	4	5	6	...					50	Summe
Co-Rater	1														$\Sigma 1v$
	2														$\Sigma 2v$
	3														$\Sigma 3v$
	4														$\Sigma 4v$
	5														$\Sigma 5v$
	6														$\Sigma 6v$
	...														
	50														$\Sigma 50v$
	Summe	$\Sigma 1c$	$\Sigma 2c$	$\Sigma 3c$	$\Sigma 4c$	$\Sigma 5c$	$\Sigma 6c$							$\Sigma 50c$	27

Die beobachtete Übereinstimmung ergibt sich aus der Summe der Übereinstimmungen (grau hinterlegte Felder) relativiert an der Anzahl aller Kodierungen:

$$\text{beobachtete Übereinstimmung} = \frac{22}{27} = 0,81$$

Die zufällig zu erwartende Übereinstimmung berechnet sich als Summe aus den Produkt der Verwendungswahrscheinlichkeiten von Verfasser und Co-Rater für jeden Code.

$$\text{zufällige Übereinstimmung} = \frac{\Sigma 1c * \Sigma 1v}{27} + \frac{\Sigma 2c * \Sigma 2v}{27} + \dots + \frac{\Sigma 50c * \Sigma 50v}{27} = 0,05$$

Anhang C: Transkripte der Interviews

Interview 1

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Monika: an die hohen Spritpreise.

Interviewer: Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Monika: also vom Prinzip her finde ich sie gut aber da ich jetzt nur so den teil mit den Spritpreisen so kenne würde ich sagen, da trifft es halt größtenteils die falschen

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Monika: nein, fällt mir nix ein.

Interviewer: also, Sachen wie Luftverschmutzung oder Staus oder Unfälle oder so was – hältst du das für bedeutsame Probleme wo man was tun müsste oder . . . ?

Monika: ja ich denke so mit Luftverschmutzung und mit verstopften Straßen das ist auf jeden fall ein Problem das man lösen müsste aber ich glaube halt nicht, dass die Ökosteuer da soviel bringt.

Interviewer: Wer ist verantwortlich für die Lösung dieser Probleme?

Monika: ich denk, lösen muss der Staat die irgendwie, dass er da Regelungen vorgibt

Interviewer: und für die Entstehung, dass es sie gibt, wer ist dafür verantwortlich, Deiner Meinung nach?

Monika: ja, ich würde sagen auch wieder der Staat, weil der nicht dafür gesorgt hat, dass es genügend alternativen gibt so mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Monika: ja ich weiß halt zur Ökosteuer ziemlich wenig muss ich sagen und das erste, was ich halt weiß und was man so aus den Medien immer so mitkriegt ist halt die Sache mit den Spritpreisen da jedes Jahr irgendwie 5 Pfennig mehr oder wie viel auch immer das ist. aber mehr weiß ich halt wirklich nicht dazu

Interviewer: ist ja auch nicht schlimm. [Ökosteuerkonzept erklärt] also wenn Du jetzt diese Informationen gehört hast, ändert das irgendwas an deiner Position oder an deiner Meinung zur Ökosteuer?

Monika: nein eigentlich nicht

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Monika: nein, ich denke nicht, weil die Leute ja auf ihr Auto angewiesen sind. Die müssen ja weiterhin mit dem Auto fahren, weil es die Alternativen nicht gibt. Also zumindest bei mir zu hause auf dem land nicht da kommst du nicht von a nach b. also ich denk, dass es wirklich nichts bringt in dem Sinne.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Monika: nein, es ist vielleicht ein schönes Ziel aber ich glaube nicht, dass es großartig dazu beiträgt vielleicht in ganz geringem Maße aber ich denk da sollten die Arbeitsmarktpolitiker lieber direkt da ansetzen nicht irgendwie wieder über tausend Umwege den Leuten irgendwo auch noch das Geld da aus der Tasche ziehen.

Interviewer: Warum nicht?

Monika: ich denke, dass das gar nicht der richtige Weg ist, das eine mit dem anderen zu kompensieren.

Interviewer: Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Monika: nein, ich denke nicht

Interviewer: Warum nicht?

Monika: Ich schätze mal, dass es die falschen trifft, weil die Leute, die wirklich auf das Auto angewiesen sind, die können halt nicht ausweichen und deswegen die zahlen halt obwohl, selbst wenn sie es vielleicht gerne anders machen würden, die können das gar nicht.

Interviewer: Findest Du, dass es Reiche und Arme unterschiedlich trifft?

Monika: Nein, denke ich nicht.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Monika: ja, klar.

Interviewer: Wird das durch die Ökosteuer verwirklicht?

Monika: Ich denke, minimal, weil es sich halt nur auf den Autoverkehr bezieht. Weil zum großen Teil sind ja auch die ganzen Chemiekonzerne und so für die Umweltverschmutzung zur Verantwortung zu ziehen.

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Monika: Ich denke dann sollten sie es auch für Umweltaspekte einsetzen und nicht irgendwie für die Rentenkasse.

Interviewer: Genauer? Was meinst Du mit Umweltaspekte?

Monika: Ich finde, wenn sie den Autofahrer belasten, und wenn sie in der Hinsicht da die Luftverschmutzung senken wollen, dann sollen sie halt für Alternativen sorgen, also mehr öffentlicher Nahverkehr. Dann müssten sie da halt mehr rein investieren.

Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Monika: Ja

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Monika: Das ist jetzt für mich nicht der Fall. Ich hab kein Auto und bezahlen tun meine Eltern. Und die 20 Mark, die das Semesterticket jetzt teurer geworden ist im letzten Semester, da ist jetzt auch kein Drama für ein halbes Jahr.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Monika: Ja, sie sollten das Geld einfach auch für Umweltaspekte, also in dem Fall für die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs anwenden, wenn sie die Leute halt echt vom Autofahren abbringen wollen. Da muss dann schon ein Ausgleich geschaffen werden. Wenn es da halt eine direkte Verbindung gäbe, dann wäre es für mich leichter zu akzeptieren.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Monika: Nein.

Alter: 24

Hochschulreife

Studentin

Kein Auto

Bis 500 € Einkommen

weiblich

Interview 2:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Mark: jedes Jahr kostet alles ein bisschen mehr Geld, Energie und Benzinpreise. Benzinpreis 5 Mark bleibt mir immer noch im Kopf hängen – hat zwar nichts konkret mit Ökosteuer zu tun, aber das ist das, was mir am Anfang der Debatte irgendwie hängen geblieben ist.

Interviewer: Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Mark: Ich spüre nicht viel von ihr, von daher ist sie mir relativ gleichgültig momentan.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Mark: Ja, doch das glaube ich schon. Das hängt natürlich mit meiner Perspektive als Fahrradfahrer zusammen, dass mich die Dominanz des Autoverkehrs gerade im Stadtverkehr ziemlich nervt. Ich bin zwar nicht generell gegen Autoverkehr, dass man ihn gravierend irgendwie einschränken müsste, aber innerhalb der Stadtbereiche sehe ich das schon, dass man sich da mehr Freiräume für andere Verkehrsteilnehmer erkämpfen müsste.

Interviewer: Das wäre so das dir wichtigste Problem in diesem Zusammenhang?

Mark: Ja, das andere hat so mehr mit Güterverkehr zu tun, dass man sich Gedanken darüber machen muss, diese wahnsinnigen Wachstumsprognosen, die es da gibt, irgendwie anders zu handeln als nur irgendwie neue Autobahnen und neue Straßen zu bauen. Weil ich das so zumindest in Deutschland als einem relativ stark besiedelten Land irgendwie nicht vorstellen kann, dass man beliebig weiter Straßenverkehrswege ausbauen kann.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Mark: Das ist für mich ein Infrastrukturproblem, das würde ich schön auf die Politik schieben.

Interviewer: Die Verantwortung für Verursachung und Lösung?

Mark: Verantwortlich für das Problem sind natürlich eigentlich die Verkehrsteilnehmer oder die Verkehrsverursacher. D. h. im Güterverkehr natürlich die Unternehmen und im Freizeitverkehr oder Berufspendlerverkehr auch die Privatleute, also eigentlich alle. Aber Lösung primär in den großen Dimensionen, um die Richtung vorzugeben, die Politik.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Mark: Ich probier's mal. Ich kriege sie eigentlich nur über die Medienberichterstattung vermittelt und dort habe ich mitbekommen, dass es zumindest beim Benzinpreis jedes Jahr einen Aufschlag gegeben hat um 6 Pfennige. Und dieses Aufkommen fließt in die Kasse der Rentenversicherungsträger und dadurch wird verhindert, dass die Beitragssätze für die Rente weiter steigen. D. h. man kann damit argumentieren, man würde Energieverbräuche teurer machen und Arbeit dafür billiger machen, aber. . . Das war so die Grundtendenz. Und das gleiche gilt eben nicht nur für Benzin sondern auch für Strom und Energieerzeugung.

Interviewer: Letzteres ist nicht Thema dieses Interview [Ergänzungen zu Ökosteuer-Konzept] Wer ist der politische Hauptverfechter dieses Konzeptes?

Mark: Das sind die Grünen, nehme ich an. Jemand anderes hängt sich da nicht wirklich rein.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Mark: Allein durch die Ökosteuer nicht, aber in meiner Wahrnehmung immer wenn die in Anführungszeichen natürlichen Preisschwankungen auf dem Benzinmarkt irgendwie durchschlagen und das so symbolischen Grenzen wie damals die Zweimarksgrenze, da werden doch Leute aufgeschreckt und gucken sehr stark auf die Preise und versuchen es, glaube ich, auch ein bisschen einzuschränken. Früher war das eher so, na ja man versucht das auszugleichen und zu billigeren Zeiten und an billigeren Tankstellen zu tanken aber das funktioniert halt nicht. Generell glaube ich nicht, aber an bestimmten Punkten, wenn so magische Grenzen überschritten sind, dann wird doch mal drüber nachgedacht, dass man den Autokonsum oder Benzinkonsum irgendwie einschränken müsste.

Interviewer: D. h. wenn OPEC-Krisen oder ähnliches nicht vorkommen, wenn die Ökosteuer also alleine dafür sorgt, dass eine magische Preisgrenze überschritten wird, dann würde die Ökosteuer auch alleine dazu führen, dass die Leute weniger tanken oder?

Mark: Ja, wobei ich immer das Gefühl habe, das wird viel eher akzeptiert, wenn es so Marktgründe hat. Also da ist es nicht so greifbar, da muss man ja die Konzerne verantwortlich machen. Während politisch könnte man ja sagen „Warum macht Ihr das überhaupt? Lasst es doch unter diesem Preisniveau!“ Da könnte man viel leichter fordern: „Darüber darf es nicht steigen!“ Und von daher weiß ich nicht, Also der Druck würde, wenn es von allein durch die Ökosteuer verursacht würde – wie gesagt symbolischer Preis 5 Mark hätte sicherlich eine Wirkung, würde aber einen Massenprotest lostreten. So ist es jetzt in der Kombination etwas verdeckter gewesen. Mir war es auch manchmal nicht so bewusst: Welcher Anteil ist jetzt eigentlich Ökosteuer, welcher ist normal marktbedingt und welcher ist die ganz normale Mineralölsteuer? Es ist nicht transparent und dadurch hat es eher eine Wirkung.

Interviewer: Du sagst, dadurch wird es eher akzeptiert, wenn es nicht so transparent ist. Und wenn es eher akzeptiert wird, dann verhalten sich die Leute auch eher anders? Hat die Akzeptanz auch einen Einfluss auf die Wirkung?

Mark: Ja, das glaube ich schon.

Interviewer: Und Du glaubst, dass weniger Treibstoffverbrauch auch einen Beitrag zum Umweltschutz darstellt?

Mark: Ja, das auf alle Fälle. Durch die Emissionen und durch die Rohstoffentlastung. Auch ein Trend, der indirekt wäre, ist, dass noch mehr darüber nachgedacht wird, noch sparsamere Motoren, die man ja schon entwickeln kann, jetzt auch tatsächlich zu produzieren. Und die Leute gucken auch vermehrt bei neuen Modellen auf die Verbräuche.

Interviewer: Welches Ziel steckt hinter der Senkung der Rentenbeiträge?

Mark: Das, was man selber ja merkt: Man hat sein Bruttogehalt und es bleibt irgendwie gerade mal die Hälfte übrig. Und dann guckt man schon genauer: Was geht da eigentlich weg? Steuern – o. k. , würde ich fast noch eher akzeptieren. Bei Sozialversicherung bin ich mir nicht so sicher, weil ich selber nicht so viele Leistungen in Anspruch nehme. Und bei Rente ist es noch mal ein Problem, die nehme ich ja erst in vielen, vielen Jahren in Anspruch. Und dazu kommt noch, dass es unsicher ist, was ich davon habe, dass ich das Geld jetzt beiseite lege. Da wäre es mir ja mal viel lieber, ich lege das selber beiseite und habe dafür einen konkreten Hinweis, wie viel ich dafür hinterher an Leistung bekomme. Von daher gibt es einen generellen Wunsch, dass sich diese Beiträge in Grenzen halten, die ich da reinzahle. Das mit dem in Grenzen halten ist genau das Ding, weil der eigentliche Wunsch, ist ja, dass sie niedriger liegen würden. So weit ich das verfolgt habe, ist der Beitragssatz aber nicht niedriger durch die Ökosteuer geworden sondern er ist lediglich auf einem Niveau gehalten worden. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob`s am Anfang eine Senkung gegeben hat. Also von der Wahrnehmung sehe ich da keine Entlastung. Also auf der einen Seite zahle ich mehr, und auf der anderen Seite sehe ich keine Entlastung. Und dazu kommt noch, dass es ein Faktor ist, wo ich eh nicht so richtig den Nutzen drin sehe. Dann weiß ich eh nicht, was mir dieser Rentenbeitrag – heute gerade bei der ganzen Diskussion mit Zukunft der Rentenversicherung – diese Entlastung überhaupt bringt.

Interviewer: Die Argumentation dahinter ist ja auch, dass Arbeit billiger werden soll. Also Lohnnebenkosten senken oder nicht weiter steigen, Arbeit billiger machen und dann Arbeitsplätze schaffen. Glaubst Du, dass das irgendwie erreicht wird?

Mark: In der momentanen Form nicht, weil ich finde, dass es solange es an diese Rentenversicherungsgeschichte gekoppelt ist, und es nur dazu dient, den Beitragssatz stabil zu halten, sehe ich da keine Verbilligung der Arbeit darin. Vor allem dann, wenn man bedenkt, dass es sicherlich ganz andere Möglichkeiten gäbe, diese Arbeitsgeschichte mit den Sozialabgaben anders zu regeln, und dadurch viel stärkere Entlastungen für den Bürger hinzubekommen, als wenn man dieses Ökosteueraufkommen als Pauschalsumme da rein pumpt und dann versucht, einen Zehntelprozentsatz am Rentenbeitrag zu ändern – das finde ich nicht greifbar. Vor dem Hintergrund würde ich sagen, es hat keine Wirkung. Da gäbe es andere Reformmaßnahmen im Sozialversicherungssystem, die eine viel größere Wirkung für die Verbilligung von Arbeit hätten.

Interviewer: Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Mark: Gerecht in dem Sinne, dass sie ja verbrauchsabhängig ist. Es ist ja nicht so, dass pauschal etwas erhoben wird, sondern es betrifft ja nur diejenigen, der die Energieressourcen auch in Anspruch nimmt. Nun ist es mit Gerechtigkeit ja auch so ein speckiger Begriff. Wenn ich da so an die soziale Schiene denke: Wer ist eigentlich aufs Auto angewiesen, da habe ich jetzt natürlich

leicht reden „da sollen die anderen doch zahlen“, mein Benzinverbrauch hält sich so arg in Grenzen, das mich das nicht schmerzt, ob da nun 6 Pfennig mehr oder weniger drauf sind. Die Gefahr besteht halt darin, wenn man den Benzinpreis immer teurer macht, dass sich Leute das Verkehrsmittel Auto nicht mehr leisten können und dadurch ausgeschlossen werden. Also in diesem Fall wird es extrem ungerecht. Ich kann aber schwer einschätzen als Laie in wie vielen Fällen das eigentlich eine Rolle spielt. Es hat aber nicht nur mit der Ökosteuer zu tun. d. h. es dürfte kein Zwang mehr zur Autonutzung geben, und der ist heute noch durch ganz andere Bedingungen irgendwie vorprogrammiert.

Interviewer: Du kannst nicht sagen, ob jetzt schon bei einer Benzinpreiserhöhung von bald 30 Pfennig pro Liter ungerechte Auswirkungen entstehen?

Mark: Ich finde, ungerecht wird es, wenn es einen ausschließt von der Autonutzung, wenn man es sich wirklich nicht mehr leisten kann und dadurch andere Probleme entstehen, beruflich, Lebensqualität, dass man nicht mehr dahin ziehen kann, wohin man möchte.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Mark: Ja, kann man so stehen lassen, dass das eine Form von einer gerechten Lastenverteilung ist: Wer Ressourcen in Anspruch nimmt, soll dafür auch zahlen. Weil damit ja negative Auswirkungen sind, die ja wieder gegenfinanziert werden müssen. Bloß das ist ja in dem jetzigen Modell nicht. Genauso könnte man sich ja auch ein anderes Modell von Gerechtigkeit vorstellen, dass die, die Umwelt nicht belasten, finanziell entlastet werden. Beides leistet die Ökosteuer momentan nicht. Also es ist ein Gerechtigkeitsaspekt, den sie zwar betont – also wer mehr nutzt, soll auch mehr bezahlen – aber es fehlen andere Aspekte von Gerechtigkeit.

Interviewer: Welche genau?

Mark: Also das eine ist, dass man es umgekehrt macht, dass die Leute, die Umwelt wenig belasten, finanziell entlastet werden. Und der andere Punkt ist, wenn der Gerechtigkeitsgedanke dann mit der Mehrbelastung so verbunden ist, dass mit der Inanspruchnahme von Energieressourcen Umweltbelastungen entstehen, die ausgeglichen werden müssen durch staatliche Umweltschutzmaßnahmen, dann müssten die ja bezahlt werden. Die werden ja aber nicht aus der Rentenkasse und nicht aus dem Ökosteueraufkommen bezahlt sondern aus dem allgemeinen Haushalt. D. h. da ist dieses Verursacherprinzip, was da ja immer so angeführt wird, warum die Ökosteuer gerecht sei, das ist da gar nicht in Kraft gesetzt in der momentanen Form. Von daher nur sehr eingeschränkt. Nur der eine Aspekt „Wer mehr nutzt, muss mehr zahlen“. Weder dass damit andere Maßnahmen finanziert werden, noch dass die, die wenig belasten, einen finanziellen Vorteil davon haben.

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Mark: Auf jeden Fall nicht für die Rentenversicherung, das ist mir zu vage. Da müsste man andere Wege finden, um den Beitragssatz stabil zu halten. Das durchschaut ja keiner so richtig. Also, wenn ich schon etwas für den Umweltschutz zahlen soll, denn so wird ja mit dem Begriff Ökosteuer suggeriert, dann will ich auch sehen, was wird denn damit gemacht, d. h. das wären für mich z. B. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. z. B. wenn man es jetzt auf den Benzinverbrauch festmacht, das tatsächlich sparsamere Motoren, andere Antriebssysteme, andere Energieversorgungssysteme damit entwickelt werden. Man könnte natürlich auch Ausgleichsmaßnahmen, sprich für das, was man jetzt schon als Schäden durch den Klimawandel – wobei es sehr schwierig ist, die genau festzumachen. Aber das wäre eigentlich, um diese Schleife hinzubekommen - Autoverkehr bringt CO₂ Emissionen, das bewirkt einen Klimawandel und das gibt schädliche Auswirkungen – würde eigentlich in der Konsequenz bedeuten, man würde die Gelder für Entwicklungshilfeprojekte verwenden. Also könnte man auch transparent machen, glaube ich. Dagegen andere, so direkte Auswirkungen, wäre so was wie Waldschäden aber das ist glaube ich, nicht ganz so plakativ.

Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Mark: Aus meiner Nutzerperspektive, dass ich die anderen Verkehrsmittel mehr nutze als das Auto auf alle Fälle. Wobei ich da eben um die Akzeptanz fürchte. Das wird schnell so ein Gegeneinander: Wir machen das eine teurer und die anderen profitieren davon. Ich finde es wichtig,

dass auch Autofahrer einen Nutzen darin sehen. Der Nutzen wäre ja z. B. dadurch dass es auch Alternativen für Autofahrer gibt. Häufig werden ja Bus und Bahn gerade nicht als Alternativen für Autofahrer gesehen. Also da sollte man noch ein bisschen so die Ankopplungsmöglichkeiten für die jetzigen Autofahrer, die jetzigen Zahler im Blick haben.

Interviewer: Also so was, was Du eben gesagt hast: Forschungs- und Entwicklungsaufgaben, das wäre so was, wo Autofahrer einen Nutzen hätten? So was meinst Du damit?

Mark: Ja.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Mark: Ich gar nicht. Weil ich das Ausmaß meiner Autonutzung ziemlich mager ist. Wobei soweit ich das begriffen habe, zahlen ja auch die öffentlichen Verkehrsmittel den höheren Benzinpreis?

Interviewer: 50%, also 3 Pfennig pro Jahr.

Mark: Das würde ja erklären, warum Bus- und Bahnpreise auch immer noch nach oben gehen würden, wo man sich ja eine Stabilisierung wünschen würde. In der Form wäre ich über erhöhte Tarife, wenn das denn so ist, auch betroffen als Bus- und Bahnfahrer.

Interviewer: Aber Du hast es nicht schon so wahrgenommen?

Mark: Ich hab das mal zwischendurch aufgeschnappt, weil es einen Protest gab, und ich meine ich hätte auch mal Pressemitteilungen gelesen von Verkehrsunternehmen, die sagen dann müssen sie trotz dieser 50%-Regelung den erhöhten Spritpreisen Rechnung tragen und auch die Tarife anheben. Also, wenn das ein Grund mit ist, dann würde ich mich da auch als Bus- und Bahnfahrer mit beeinträchtigt fühlen.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Mark: Das erste wäre die Mittelverwendung und wie gesagt a) in die Richtung, dass der Zusammenhang klar wird mit der Argumentationskette „Ich zahle dafür, weil ich die Umwelt belastete“, dann muss das Geld irgendwie sinnvoll für den Umweltschutz ausgegeben werden, damit da tatsächlich auch Umweltentlastungen herkommen. Damit es eine zusätzliche Schiene gibt zu dieser Theorie, dass nur durch den höheren Preis weniger Auto gefahren wird. Weil da glaube ich ja, dass das nur in bestimmten Sondersituationen der Fall ist. Und b) fände ich es schön, wenn es diese Variante gäbe, dass an anderer Stelle entlastet würde, finanziell für die Verkehrsteilnehmer. Ob das nun bei anderen Verkehrsmitteln ist, oder eben auch im Bereich der Autonutzung – kann ja durchaus sein. Mittelverwendung ist das Hauptstichwort.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Mark: Es ist nach diesen fünf Stufen erst mal nichts mehr weiter geplant. Ich fände es schwierig, wenn man jetzt weiter sagen würde, o. k. wir machen jetzt weitere Stufen auf den selben Bereichen. Ich würde mich viel eher jetzt erst mal um die Ausnahmen kümmern. Wenn sie die Gerechtigkeitsaspekt stärker betonen wollen, dann gibt es Alternativen dazu als immer nur höhere Beiträge sondern zu gucken, wer zahlt eigentlich momentan und wer nicht. Und da muss es auch ein Gleichgewicht geben zwischen privaten Nutzern und industriellen Nutzern. Und das ist so momentan in der öffentlichen Wahrnehmung nicht gegeben.

Alter 26

Hochschulabschluss

sozialversicherungspflichtig angestellt/ Moderator, Berater

kein Auto

1000-2000 €

männlich

Interview 3:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Sylvia: hohe Benzinpreise, dann kommt mir so der Öko-Lebensmittelmarkt in den Sinn. Und dann kommt da ne ganze Kette, weil ich nicht wirklich weiß, wofür die Ökosteuer genutzt wird. Und vom meinem Verständnis: Wenn ich mir das so angucke in der Wirtschaft: Dass Du da so einen dicken Wagen für relativ kleines Geld kriegst, und jetzt für so einen Sprintsparer wie den Lupo relativ viel hinlegen musst und dass dann auch umweltunverträgliche Produkte billiger angeboten werden als die Ökoprodukte. Und dass nicht mit der Maßnahme, dass ich einen Anreiz habe, Ökoprodukte zu erwerben, weil ich damit dann Geld spare, wird also das korrekte Verhalten in Anführungsstrichen noch bestraft.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Sylvia: Ja.

Interviewer: Wird dieses Prinzip durch die Ökosteuer verwirklicht?

Sylvia: Keine Ahnung aber. . . Also mein Eindruck ist, dass das, was ich zahle an die Ökosteuer, nicht in der Form genutzt wird, wo ich sage „Ja, das finde ich o. k.“

Interviewer: Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Sylvia: Also, die Ökosteuer, um für unsere Umwelt was zu tun finde ich völlig korrekt.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Sylvia: Spontan fällt mir ein, das hat aber nichts mit Ökologie zu tun, dass der immer aggressiver wird, dass immer mehr Druck kommt. „Ich bin der schnellste, der beste, und ich muss noch schneller sein mit meinem Auto“. Und dass gerade Tempo-30-Zonen überwiegend ignoriert werden, beinhaltet ein sehr großes Risiko. Und das mit der Sicherheit für Fahrradfahrer finde ich unzureichend von der Straßeneinrichtung her.

Interviewer: Wie ist es bspw. mit Luftverschmutzung, Klimaproblematik etc.?

Sylvia: Das ist dann wieder dieser Rückschluss, warum dann z. B. . . . es ist ja auch abzusehen, wann die Erdölvorkommen erschöpft sind. Und dieses ganze Gerangel, jetzt mit dem, was noch da ist, unheimlich viel Geld zu machen, dass dann wirklich Geld investiert wird in andere Technologie als den Otto-Motor.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Sylvia: Diese Aggressivität im Straßenverkehr hat grundlegend was damit zu tun, wie Menschen miteinander leben. [Ausführung ausgelassen: Grenzen nötig, Wertschätzung in der Gesellschaft].

Interviewer: Also im Straßenverkehr hat das mit dem Umgang miteinander zu tun?

Sylvia: Ja, und mit der eigenen Zufriedenheit. Also dieses sich den Affekt zu holen „Ich bin toll, ich bin schnell“, das muss ich ja nur da kompensieren, wenn ich es auf anderer Ebene nicht kann.

Interviewer: Und Ressourcenverbrauch – wer ist dafür verantwortlich?

Sylvia: Da ist bei mir dieses grundsätzliche, dass in Regierung und Wirtschaft so viel Klüngel abläuft. Also, die Ölbarone wollen alle nur verdienen. Die Konzerne, wie Benz und Porsche, die diese dicken Autos herstellen, das ist eine Interessengemeinschaft, die dann einfach verhindern, dass anders investiert, anders gedacht und anders entwickelt wird.

Interviewer: Der einzelne Autofahrer – hat der auch einen Beitrag dazu oder ist das nur eine Sache der Wirtschaft und der Regierungen?

Sylvia: Das ist dann wieder eine Sache: „Kann ich es mir leisten, mir so ein kleines Auto zu holen oder kaufe ich mir so eine Dreckschleuder, die ich halt für 1000 DM irgendwo kaufen kann?“

Interviewer: D. h. wenn ich es mir nicht leisten kann, dann kann ich auch nichts machen – das ist dann nicht nur eine Frage der freien Entscheidung des einzelnen, sondern hängt auch von seinen finanziellen Möglichkeiten ab?

Sylvia: Ja.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Sylvia: Weiß nicht.

Interviewer: Was ist das Ziel der Ökosteuer?

Sylvia: Ich denke mal, eine Rettung der Umwelt.

Interviewer: Und wie wollen die das erreichen?

Sylvia: Keine Ahnung.

Interviewer: [Ökosteuerkonzept erklärt] Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Sylvia: Das finde ich schon total Kacke, dass irgendwas, was als Ökosteuer deklariert ist, für andere Zwecke gebraucht wird. Dann sollen sie doch bitteschön ein Problem in dem Topf lassen, in dem es ist, und die andere Baustelle, die sie aufmachen, auch wirklich dafür nutzen. Zum anderen halte ich es nicht für sinnvoll, weil ich nicht glaube, dass dadurch das da Einsparungen gemacht werden, neue Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden. Weil es heißt ja nicht, nur weil sie dann da sparen, dass sie dann auch einen Bedarf an Arbeitskräften haben. Und primär ist halt: „Habe ich einen Bedarf an Arbeitskraft? Und nicht: Guck mal, ich hab Geld, dann stell ich noch einen ein“.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Sylvia: Nein. Weil es bisher auch nicht funktioniert hat.

Interviewer: Also, d. h. immer wenn es teurer wurde, sind sie trotzdem so viel gefahren oder was meinst Du damit?

Sylvia: Ja.

Interviewer: Glaubst Du, dass es irgendwann umschlagen würde, dass es also noch teurer werden müsste oder glaubst Du, dass es nie funktionieren würde?

Sylvia: Nie. Weil es ist bei den Zigaretten ja auch so. Die wurden ja jetzt weiß ich nicht wie viel in den letzten drei Jahren erhöht und ich kenn keinen Raucher, der jetzt gesagt hat: „So jetzt ist es mir zu teuer, jetzt rauch ich weniger oder ich lass es sein.“

Interviewer: Und warum hört es bei dem Autofahren nicht auf, warum fahren die trotzdem Auto? Weil sie nicht anders können oder weil es so viel Spaß macht oder warum?

Sylvia: Also ich kann es nicht generell sagen. Also für mich ist es z. B. so, ich habe unheimlich viele Termine hintereinander. Und wenn ich versuchen würde, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzukriegen, dann müsste ich noch drei Stunden mehr investieren, und das ist nicht drin im Tag.

Interviewer: Und wie das bei anderen Leuten ist, weißt Du nicht, aber Du gehst davon aus, dass sie ihr Fahrverhalten nicht ändern würden, praktisch egal, wie hoch der Benzinpreis ist?

Sylvia: Nein (=Zustimmung).

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Sylvia: Also es müsste sein, das belohnt wird, dass alternative Energien entwickelt werden. Und dass, wenn ich mir so eine dicke Schleuder kaufe, . . . Ich meine, das ist dann schon o. k.: Kaufe ich mir eine dicke Schleuder, wo ich Superbenzin ohne Ende reinkippen muss, dann bezahle ich ja jetzt schon mehr. Aber ich finde, es gibt so viele Ideen, gerade auch über Sonnenenergie . . . aber das macht das Autofahren auch wieder langsamer, weil das ist ja gerade in unserer Gesellschaft so ein umfassendes Gefühl von „Ich hab keine Zeit“. Das ist ja subjektiv aber das muss ja aus so einem Mangelgefühl herauskommen.

Interviewer: D. h. Du glaubst dass solche alternativen Energien nicht attraktiv genug sind, weil sie nicht den Wünschen entgegenkommen, weil sie nicht schnell genug sind?

Sylvia: Ja.

Interviewer: Aber Du fändest es richtig, wenn das Geld dafür ausgegeben würde, solche alternativen Verkehrsmittel oder andere Motoren zu entwickeln?

Sylvia: Ja. Und dann auch so für die anderen Sachen außerhalb des Straßenverkehrs. Das dann so eine Umschichtung stattfindet, dass das, was halt umweltverträglich ist, so weit subventioniert werden kann, dass der Endverbraucher die Belohnung hat, wenn er die nutzt „das ist günstiger als das, was unsere Umwelt belastet.“

Interviewer: Also, wenn Du das für richtig hieltest, könnte man ja schon die Mittel aus dem Straßenverkehr dahin umschichten. – Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Sylvia: Ich akzeptiere ihn eh, weil ich es einfach richtig finde, dass wir was für unsere Umwelt tun, aber darüber hinaus nicht nur für die Umwelt aber auch für Lebensqualität.

Interviewer: Also das fändest Du sinnvoller, als wie es jetzt gemacht wird?

Sylvia: Ja. Weil was ja auch ein Manko ist an öffentlichen Verkehrsmitteln sind nicht nur die Preise sondern auch der Service, der da stattfindet. Sprich: Wie sind die Verbindungsmöglichkeiten und wenn Du mal ein Problem hast, dann stehst du da wirklich ganz alleine. Bist du da mal so durchgestiegen bist, also ich hasse öffentliche Verkehrsmittel.

Interviewer: So was könnte man ja auch durch höhere Subventionen an den ÖPNV regeln, dass die dann einen besseren Service anbieten können.

Sylvia: Ja. Aber das ist ja eine Schwierigkeit, wie wir das jetzt haben. [Beispiel ausgelassen]. Die Einstellungen gegenüber Qualität, da sind dann auch diese Strukturen, diese Machtpositionen, also das hat immer viel mit Macht zu tun. Wer halt an der Macht ist, der will die Macht halten und möglichst viel Profit dabei machen. Und das sind dann Sachen, die einfach Veränderungen auch blockieren. Nicht nur beim VRR, sondern auch was die großen Wirtschaftsbosse und was die Politiker machen.

Interviewer: Also, Geld alleine würde beim ÖPNV möglicherweise gar nicht ausreichen, um besseren Service und so was zu erreichen. Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Sylvia: Gerecht? – ich finde sie wichtig. Es ist eine Notwendigkeit.

Interviewer: Und die belastet nicht einige mehr als andere?

Sylvia: Weil ja jetzt die Ökosteuer von den Autofahrern erbracht wird. . .

Interviewer: Man kann sagen: Diejenigen, die viel fahren, die zahlen auch viel – das ist gerecht.

Sylvia: Ja.

Interviewer: Man kann auch sagen: Es müssen alle 2 DM pro Liter zahlen, egal ob sie unbedingt fahren müssen, weil sie auf dem Land wohnen oder gar nicht unbedingt fahren müssen. Und man kann sagen: Alle müssen 2 DM pro Liter zahlen, egal ob sie viel Geld haben oder wenig. Man kann sie also aus verschiedenen Gründen für gerecht halten oder für nicht gerecht.

Sylvia: Das ist ja aus dem Aspekt gemacht worden, nach dem Motto, wenn der Sprit teurer wird, dann fahren die Leute weniger. Da habe ich ja vorhin gesagt, das halte ich für absoluten Schwachsinn. Und Umwelt ist ja etwas, was uns alle angeht, von daher finde ich vielleicht ein anderes Modell besser, weil als Sanktion und Anreiz, dass weniger gefahren wird, funktioniert es nicht. Vielleicht mit einem Zusatzmodell. Das es neu eingerichtet wird, so wie wir unsere Sozialversicherung haben.

Interviewer: So eine Art Lohnnebenkosten oder Steuer, die alle bezahlen, so was meinst Du?

Sylvia: Ja.

Interviewer: Aber so wie es jetzt ist, sagst Du, dass es nicht wirkt, aber nicht, dass es ungerecht sei?

Sylvia: Ja. Weil es ist ja auch so, bis zu einer gewissen Grenze: Derjenige der mehr Müll produziert, muss ja auch mehr Müllentsorgung zahlen, aber auch nur so weit, bis es zu den ganz Großen anlangt. Da gibt es dann immer diese Mausechelmöglichkeiten. Und das finde ich auch so ätzend.

Interviewer: Also, Du fändest es richtig, wenn es konsequent durchgezogen würde – von ganz kleinen bis ganz großen Mengen, sei es Müll oder Autofahren: Der, der wenig verbraucht, muss wenig zahlen, und der, der viel verbraucht, muss viel zahlen?

Sylvia: Ja.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Sylvia: Nein.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Sylvia: Erst mal dieses, dass 99 % mit der Rente gemacht wird. Weil das Projekt mit dem Hintergedanken, was es erzielen soll, halte ich für genauso ineffektiv. Und dann dieses, wofür wird es eingesetzt.

Interviewer: Also statt für die Rente für andere Sachen, fändest Du wichtiger?

Sylvia: Ja, und zwar wirklich, dass ein Umweltbewusstsein sich für die Leute auszahlt. Und nicht nur dieses „Wenn Du dagegen, dann kommt die Strafe in Form von mehr Geldern, die bezahlt

werden müssen“, sondern, dass dann halt [Beispiel ausgelassen: Plus und Aldi] dass es genauso zur Normalität wird, ökologische Produkte zu kaufen, weil es günstiger und richtig ist, wie es normal geworden ist, zu Plus oder Aldi zu gehen, weil ich da Geld sparen kann. [Ausführung ausgelassen: auch bei artgerechter Tierhaltung]

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Sylvia: Ich glaube, das hat mit jedem einzelnen von uns zu tun. Und ich glaube, es sind viel zu viele Menschen, die so ihr Leben aus der Hand geben und mehr das Leben fristen unter einem Zwangaspekt „Ich muss dieses, ich muss jenes“ und nicht so dieses „das ist meins und ich will“. Und durch dieses „das ist meins und ich will“ erwächst ein Verantwortungsgefühl. Dieses Verantwortungsgefühl würde sich dann ja auch auf die Umwelt erstrecken.

Alter 36

Fachabi

Sekretärin, abhängig beschäftigt

Auto

bis 1000 €

weiblich

Interview 4:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Kevin: an die Benzinpreise, daran, dass sie jedes Jahr um 6 oder 7 Pfennig erhöht werden, an Wahlkampf

Interviewer: Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Kevin: Ich finde sie eher gut.

Interviewer: Warum?

Kevin: Weil mir der Grundgedanke dahinter gefällt, dass Energieverbrauch teurer werden soll und Arbeit billiger.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Kevin: Ich finde, dass man mehr Radwege braucht.

Interviewer: zum Beispiel Staus, Unfälle, Luftverschmutzung, Klimaproblematik, . . .

Kevin: Unfälle finde ich nicht so problematisch, weil die meiner Meinung nach zurückgehen. Mit dem technischen Fortschritt werden das immer weniger. Und wenn man ein bisschen aufpasst und ohne Alkohol fährt, dann ist man da nicht allzu sehr gefährdet. Ich sehe ein Problem in der Klimakatastrophe, wie das genannt wird, Treibhauseffekt, und dass viel zu viel Auto gefahren wird. Ich bin nicht gegen das Autofahren, ich fahre selber Auto, aber ich denke, dass viel Auto gefahren wird, wo es eigentlich unnötig ist.

Interviewer: Und warum ist das ein Problem, dass viel Auto gefahren wird?

Kevin: Ja, weil ich denke, dass das Klima dadurch so verändert wird, dass es schon für meine Generation zu spüren sein wird. Und unabhängig von der Klimageschichte finde ich es - jetzt gerade aktuell in Nahost ist ja ständig in den Nachrichten - , dadurch dass wir so viel Auto fahren, sind wir so von dem Öl abhängig. Und wenn man sich die letzten Kriege anguckt, die geführt wurden, ob das jetzt Golfkrieg war oder Afghanistan, das waren, wenn man sich die wirklichen Motive anguckt, zum größten Teil Ölkriege. Und wenn wir nicht so abhängig wären von dem Öl, dann wäre vielleicht einiges in der Welt leichter.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Kevin: Prinzipiell erst mal jeder, der Auto fährt. Der kann ja jeder fahren. Wobei ich denke, dass es Aufgabe des Staates ist, auf die Leute so einzuwirken, dass man Anreize schafft, andere Verkehrsmittel zu nutzen.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Kevin: So, wie ich das sehe, gab es 1998 vor und nach der Wahl zwei große Probleme aus Sicht der Regierungsparteien. Das erste war, dass Energie zu billig war, dadurch das Klima geschädigt wurde, diese Ölabhängigkeit usw. Und das zweite war, dass Arbeit zu teuer war, dass der Standort Deutschland damit für Firmen nicht mehr so attraktiv war und man meinte, wenn man den Standort attraktiver mache, dass dies die Arbeitslosigkeit senken würde. Und deshalb hat man die beiden Probleme kombiniert. Auf der einen Seite Energie teurer und auf der anderen Seite das Geld, was man da einnimmt zur Senkung der Lohnnebenkosten. Wobei prinzipiell fast jeder Energieverbrauch besteuert wird, unabhängig davon, ob es jetzt grüner Strom ist oder Atomstrom oder Kohlestrom, nur Ausnahmen für die Industrie dann, was auch gut ankommt bei den Leuten.

Interviewer: Ich beschränke die DA auf die Besteuerung des Mineralöls. Weißt Du wie viel das Mineralöl im Zuge der Ökosteuer besteuert wird?

Kevin: Jeweils 6 Pfennig zzgl. MWST pro Stufe.

Interviewer: Das insgesamt fünfmal. Weißt Du wie das Geld verwendet wird?

Kevin: Zum größten Teil – so weit ich weiß - geht das in die Senkung der Lohnnebenkosten. Also, das aus der MWST nicht, das ist klar. Davon wird dann ungefähr 0,3% pro Stufe – ich hab da nicht so die Ahnung – der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmeranteil für die ganzen Sozialversicherungen gesenkt.

Interviewer: Und welche Sozialversicherungen?

Kevin: So viel ich weiß, wird dieser Prozentsatz zusammen aus den ganzen Sozialversicherungen genommen. In welche es davon geht, weiß ich nicht. Aber das Ziel ist ja halt, dass es in der Summe sinkt.

Interviewer: Es geht konkret in die Rentenversicherung. [Rest Ökosteuer-Konzept erklärt] Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Kevin: Ja, also ich zweifle noch ein bisschen, ob die Leute wirklich weniger Auto fahren, obwohl ja jetzt in unserer Zeitung stand, dass beim Busverkehr die Fahrgastzahlen höher sind, aber das Problem ist ja, dass die Busse auch die Ökosteuer zahlen und die Bahnen auch und deswegen wird das auch viel teurer. Und die Leute fahren noch lange nicht Bahn, wenn Auto fahren teurer wird aber Bahnfahren immer schlechter und teurer. Also meiner Meinung nach ist Bahn fahren viel viel zu teuer. Neulich hat Westerwelle im Fernsehen gesagt, Ökosteuer wäre Blödsinn weil durch den technischen Fortschritt verbrauchen die Autos auch so immer weniger Benzin. Wobei ich ihn dann sofort fragen würde, ja was motiviert denn die Firmen überhaupt zu forschen, dass die Autos weniger Benzin verbrauchen. Das ist doch nur, weil Benzin teuer ist. Wenn es billig wäre, hätte man überhaupt keine Motivation zu forschen Motoren einzubauen, die wenig verbrauchen. Das sieht man ja in USA, wo die immer noch in irgendwelchen 16-Liter-Autos rumfahren. Also, dass es eine Motivation gibt, weniger Benzin zu verbrauchen, dass der Verbrauch gesenkt wird, und dass vielleicht Leute sich auch mal durch den Kopf gehen lassen, ob nicht auch mal mit der Bahn fahren könnte.

Interviewer: Und wenn du sagst, Du seiest Dir noch nicht ganz sicher, heißt das, Du bist von dem Prinzip überzeugt aber Du weißt nicht, ob die Höhe der Ökosteuer ausreicht oder?

Kevin: Ich finde, das wird extrem schlecht vermittelt. Ökosteuer ist ja ein Tabuthema. Und deshalb dass die Leute dann aus Trotz sagen „Jetzt fahr ich aber erst mal“. Ich glaub, man müsste die erst mal davon überzeugen, dass es zu ihrem Nutzen ist, weil die Politiker schützen ja nicht das Klima, um sich selber zu schützen oder um irgendwelche Völkerrechtsabkommen zu erfüllen, die sie einfach um ihrer Selbst willen unterschrieben hätten. Ich finde, dass es in die Lohnnebenkosten geht, finde ich unnützlich, weil die Leute nicht merken wirklich, dass sie das Geld wiederkriegen. Viele zumindest nicht.

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Kevin: Einerseits beim Strom z. B. würde ich es in regenerative Energien, aber dann auch so, dass der Ökostrom billiger wird. Und beim Benzin, meiner Meinung nach müssten mit jeder Ökosteuer mit der das Benzin teurer wird, müssten die Bahnpreise billiger werden. Also, dass man das einfach merkt.

Interviewer: Also, evtl. das Ganze oder ein Großteil des Aufkommens einfach zur Subventionierung der Bahnpreise

Kevin: Genau, einmal damit es den Namen Ökosteuer auch verdient, und auf der anderen Seite, damit die Leute auch merken, dass es wiederkommt, weil meiner Meinung nach kommt es bei den Lohnnebenkosten nicht so an und es gibt ja auch Leute, die dann nichts davon haben, dass die Lohnnebenkosten sinken, und die zahlen es trotzdem.

Interviewer: Würdest Du deswegen oder aus anderen Gründen sagen, dass die Ökosteuer ungerecht ist oder findest du sie gerecht?

Kevin: Nicht wirklich gerecht, aber ich finde sie immer noch gut, weil sie schon mal ein Schritt in die richtige Richtung ist.

Interviewer: Inwiefern nicht wirklich gerecht?

Kevin: Ja, dadurch, dass es Leute gibt, die Ökosteuer zahlen und das Geld nicht wiederkriegen quasi. Also, Arbeitslose oder Leute, die nicht in die Sozialversicherung zahlen. Gerecht finde ich sie wiederum dadurch, dass der Ansatz dahinter steckt, dass derjenige, der das Klima kaputt macht dafür auch zahlt. Deshalb schon gerecht, aber nicht wirklich, also nicht 100% gerecht. Ich finde das ganze System nicht gerechter, wenn es sie nicht gäbe.

Interviewer: Wie ist es mit Armen und Reichen? Ist sie da gerecht?

Kevin: Schwierig. Ein Problem sehe ich dadurch, dass wenn man sagt, die Leute überlegen sich eher, ob sie Auto fahren, ob sie das wirklich noch machen wollen. Das überlegen sich natürlich zuerst Leute, denen das mehr ausmacht, also die Armen. Weiß ich nicht, ich glaube, da sehe ich überhaupt nicht so das Problem. Es gibt Ungleichheiten, aber die kommen meiner Meinung nach nicht durch die Ökosteuer, sondern das Problem ist dann, dass die Ungleichheiten überhaupt da sind. Wobei ich die auch nicht generell für schlecht erkläre.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Kevin: Wenig.

Interviewer: Warum?

Kevin: Ich denke, dass unabhängig von den Bestrebungen die Lohnnebenkosten zu senken, diese trotzdem noch so hoch sind, dass sich kein Unternehmen für Deutschland aufgrund der geringen Lohnnebenkosten entscheiden wird.

Interviewer: Also, das macht nicht genügend aus, diese paar Prozentpunkte?

Kevin: Ich finde diesen ganzen Wettlauf aus deutscher Sicht mitzumachen wenig sinnvoll. Es gibt ja diese Geschichte mit dem Kino: Alle können gleich gut oder gleich schlecht gucken. Irgendwann steht einer auf, dann kann er besser gucken. Dann sehen die hinter ihm nichts und stehen auch auf. Irgendwann stehen alle und können wieder genauso gut gucken wie vorher aber nach einer halben Stunde tut allen der Rücken weh. Also, wenn man jetzt runter geht mit den ganzen Lohnnebenkosten, dann machen das die anderen Länder nach und wenn wir dann im Vergleich zu den skandinavischen Ländern oder Italien stehen, dann werden die das auch senken und irgendwann sind alle wieder auf dem gleichen Niveau. Es geht immer runter und den Leuten geht es schlechter. Also meiner Meinung nach werden die Lohnnebenkosten nie ein Faktor sein, der für den Standort Deutschland spricht.

Interviewer: Und deswegen ist es evtl. auch gar nicht der richtige Weg, da überhaupt groß was zu senken, sondern man sollte andere Wege wählen, um die Arbeitslosigkeit zu senken.

Kevin: Ja, also zumindest wird der Weg überbewertet. Ich will das nicht generell von mir weisen: Niedrige Lohnnebenkosten sind immer gut. Aber es steht immer in einem Kosten-Nutzen-Verhältnis: Man hat ja jetzt hier einen hohen Preis dafür, dass man die ein bisschen senkt. Dafür hat man diese Ökosteuer, die jeder Bürger zahlen muss. Und aus rot-grüner Sicht gerät die Regierung in Missgunst. Meiner Meinung nach ist da der Preis, den man zahlt, für den Erfolg, den vielleicht man hat . . . und außerdem gaukelt man sich da auch ein bisschen was vor, dass man damit Arbeit schaffen könnte, was so nicht klappt.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Kevin: Sehr wenig, weil ich nicht viel Auto fahre.

Interviewer: Also weder in Deiner Mobilität, also Bewegungsfreiheit, noch in Deinen finanziellen Möglichkeiten?

Kevin: Nein, durch die Ökosteuer nicht. Jetzt tanke ich vielleicht alle paar Monate mal. Ich weiß jetzt nicht, wie die Bahnpreise von der Ökosteuer abhängen. Ich fühle mich schon eingeschränkt dadurch, dass die Bahn so teuer ist.

Interviewer: Alle öffentlichen Verkehrsmittel müssen nur den halben erhöhten Steuersatz zahlen. D. h. für die Bahn pro Jahr 0,25 Pfennig pro KWH Strom dazu.

Kevin: Es wurde zumindest manchmal angegeben bei Preiserhöhungen, dass es aufgrund der Ökosteuer wäre.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Kevin: Man müsste einerseits gucken, dass das Geld wirklich in die Förderung von Energien und Mobilitätstechniken geht, die nicht das Klima schädigen, und andererseits gucken, dass die Leute das besser akzeptieren. Ich würde, glaube ich, erst mal die Erhöhung aussetzen, weil das macht jetzt nur neuen Ärger. Oder wenn man sie dann doch erhöht pro Stufe wirklich dann den Bahnpreise um 10 Pfennig pro km senken. Auch ruhig, wenn man dann als Staat noch ein bisschen draufzahlt. Ich finde, das mit den Lohnnebenkosten zu verknüpfen, das lag auf der Hand, weil das die beiden Probleme waren, aber das ist einfach nicht vermittelbar. Das ist so verschieden. Ich finde das prinzipiell nicht so gut, wenn man in der Politik das mit dem verknüpft. Dann ist der Strom teurer, weil dadurch die Schwimmbadeintritte subventioniert werden, das finde ich wenig sinnvoll. Ich würde wirklich gucken, dass die Einnahmen dann direkt dazu genutzt werden, irgendwelche alternativen Sachen günstiger zu machen.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Kevin: Ich finde es schlecht, dass z. B. Flugbenzin in keinster Weise irgendwie besteuert wird und auch nie besteuert werden wird. Das ist so ein klaffendes Gerechtigkeitsloch, das man nicht vermitteln kann. Und ich fände es besser, wenn es auch europaweit erhoben würde.

Alter 19
Schüler
Auto
Fachabi
bis 500 €
männlich

Interview 5:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Mira: Umwelt erst mal, dass es eine Steuer ist, die bestimmte Sachen überhaupt besteuert, Benzin und so was, Erdgas, Autos, Öl, und dass das zur Entlastung der Umwelt gedacht ist; dass man mehr Geld zahlen muss, wenn man tankt

Interviewer: es geht hier nur um Benzinbesteuerung, Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Mira: wenn man die Umwelt im Auge hat, ist das auf jeden Fall sinnvoll, dass da was gemacht werden muss, und dass da umgedacht werden muss, neue Wege eingeschlagen werden müssen, denke ich. Und dass es für meinen Geldbeutel allerdings nicht gut ist, also ich muss halt viel mehr Geld zahlen. Aber irgendwie muss man auch erst mal gucken, wie das alles läuft und was man dafür auch in Kauf nehmen muss.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Mira: Ja, mit meinem Studentengeld da rechne ich schon, ob ich jetzt mal so kurz.. So Kurzstrecken fallen weg

Interviewer: Durch die Ökosteuer ?

Mira: Ja, kommt natürlich drauf an, wie viel ich da gerade verdient habe, aber normalerweise knappe ich so ein bisschen, also ich kann mir Essen kaufen, Telefonrechnung, Miete, das ist alles o. k. aber so größere Sachen kann ich mir nicht kaufen. Und Auto muss ich halt auch einplanen. Und als ich das dann gemerkt habe, dass ich da mehr zahlen muss, habe ich mir gedacht, ich hab ja mein Studententicket, da nutze ich das doch, dass ich mit der Bahn fahre oder zum Supermarkt mit dem Fahrrad.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste? bspw. Staus, Unfälle, Luftverschmutzung

Mira: Was es auch schon gibt, dass es Autos gibt, die nicht so viel verbrauchen, die schadstoffarm sind. Die Entwicklung von der Technik halt, dass das noch verbessert wird. Dass man vielleicht ganz umdenkt und den Stadtverkehr vielleicht mit ganz anderen Verkehrsmitteln nutzen kann, also diese elektrischen Autos oder so – Du kannst in der Stadt sowieso nur 50 fahren. Und dann wenn man das zusammenschließt . . . Fahrgemeinschaften.

Interviewer: Aber dahinter steckt doch, dass Du – sei es Luftverschmutzung oder Klimaproblematik – als Problem ansiehst, wenn Du so was vorschlägst oder? Also das Problem ist dann , dass wir zu viel Auto fahren oder dass wir zu viele Abgase in die Luft stoßen oder dass zu viele Autos die Straßen verstopfen oder was ist Deiner Meinung nach das Problem?

Mira: Ich denk immer, wenn man nur beim Auto ansetzt, das ist so ein geringer Teil. Ich weiß nicht wie viel das ausmacht, aber ich kann mir einfach vorstellen, dass die ganzen Konzerne, die LKW-Fahrer, das viel mehr Umweltschäden, die Luft verschmutzen. Dass das umgeleitet wird auf die Bahn oder auf die Schienen. Oder Benzin ist Flugzeuge oder ist das was anderes?

Interviewer: Flugzeuge sind vollkommen befreit von der Mineralölsteuer

Mira: Aber das ist auch schon wieder merkwürdig, dass das ganz ausgespart wird. Aber wir gucken jetzt nur auf Autos?

Interviewer: Ja.

Mira: Ich denke schon, dass es besser geht, dass man schadstoffarmer fahren kann, und wenn man das zusammenschließt, dass es auch umwelttechnisch ist.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Mira: Die Autos? Oder was meinst Du?

Interviewer: Es kann ja sein, dass Du meinst, es seien die AutofahrerInnen oder der Staat oder die Wirtschaft eher verantwortlich für das, was Du da als Problem beschreibst.

Mira: Als das erfunden worden ist, ist da glaube ich gar nicht dran gedacht worden. Und dann ist natürlich Weiterentwicklungen, es wurde immer größer, immer schneller, immer komfortabler, dass da überhaupt keine Rücksicht drauf genommen wurde. Als dann vielleicht diese Ergebnisse dann bekannt wurden, dass das dann nicht berücksichtigt wurde, sondern nur auf Profitdenken der Wirtschaft ist, dass das ein Verschulden mit ist. . . Meinst Du so was?

Interviewer: Mich interessiert halt: Wenn Du irgendwas im Verkehr problematisch findest, wie z. B. Luftverschmutzung, dann wer dafür verantwortlich ist und auch in der Konsequenz, wer

was dagegen tun sollte. Also, sollten die Autofahrer sich darum kümmern, z. B. indem sie weniger fahren, oder ist es Aufgabe des Staates, weil der andere Gesetze machen sollte, oder sollte die Wirtschaft irgendwas anders machen?

Mira: Da müssen alle mitspielen. Das muss von einem initiiert werden, denke ich. Ich denke, dass sich eine Partei zu Wort melden kann – Partei vertritt das Volk – dass da so eine Vernunft schon aufgebaut wird, dass alle mitmachen müssen. Also ich kann jetzt nicht sagen, ja wir Autofahrer wir fahren jetzt alle kein Auto mehr dann brauchen keine Autos mehr gebaut werden. Da müsste dann die ganze Welt geändert werden und da weiß ich nicht, ob das geht.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Mira: Ökosteuer ist man muss mehr Geld zahlen und ein bestimmter Anteil wird dann abgeknappst, der dann für solche Entwicklungsprojekte sicher eingesetzt wird – ich weiß das gar nicht – und dann in einem anderen Bereich, irgendwas mit den Renten, dass die Rentenbeiträge entlastet werden, dass das auch dazu verwendet wird.

Interviewer: Was glaubst Du ist das Ziel der Ökosteuer?

Mira: Die Umwelt zu entlasten.

Interviewer: Und wie macht man das?

Mira: Durch höhere Steuern auf Benzin.

Interviewer: Weißt Du wie viel?

Mira: nein.

Interviewer: 6 Pfennig pro Jahr, fünf mal hintereinander. . . [Ökosteuer-Konzept] Was passiert mit dem Geld?

Mira: Für Umweltprojekte einsetzen, wenn das „Öko. . .“

Interviewer: Tun sie eben nicht [Ökosteuer-Konzept]

Mira: Falsch betitelt.

Interviewer: Warum?

Mira: Weil Öko ganz klar Umwelt ist und nicht Arbeitsplätze. Klar, ist das soziale Gefüge auch notwendig, um zu leben und eine Gesellschaft zusammenzuhalten. Aber der Großteil sollte schon für die Umwelt, für solche Projekte, für Umweltentlastungen eingesetzt werden. Ich meine, die Entlastung kann ja nicht daraus. . . Es ist zu wenig Entlastung, wenn ich mein Auto für Kurzstrecken stehen lasse, finde ich. Dadurch wird die Luft nicht besser. Wenn ich als Einzelner das mache. Da müssen dann auch andere Sachen eingesetzt werden.

Interviewer: Du glaubst aber schon, dass es ein bisschen dazu führt, dass die Leute weniger Auto fahren.

Mira: Ja, ich denke schon. Ja, vielleicht nicht, die großen Leute, die es haben. Die brauchen glaube ich nicht darauf zu achten, ob sie 6 Pfennig mehr zahlen. Die Kleineren, denke ich schon. Ich meine, da wird jeder Pfennig durchgerechnet und umgedreht

Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Mira: Ich würde anders ansetzen, glaube ich.

Interviewer: Eine Möglichkeit wäre es, das Ökosteuer-Aufkommen an die Bahn oder den VRR zu geben und die senken dann die Preise.

Mira: Halt ich nicht viel von. Würde ich andere Projekte. Der Benzinpreis ist immer noch hoch und der bleibt hoch. Und ich glaube da muss ein anderer Ansatzpunkt sein. Nicht das, was ist, schon noch mehr fördern.

Interviewer: Irgendein Beispiel?

Mira: Erdgas ist ja auch nicht so toll in der Umwelt. Da würde ich Windenergie ersetzen und solche Sachen halt. als ein Beispiel

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Mira: Nein. Ich glaub nicht. Ich hab da auch nicht so die Ahnung. Ich denke, dass der Arbeitgeber dann das einfach einspart auch. Das vielleicht ein, zwei Arbeitsplätze geschaffen werden, aber dass das nicht die Masse ausmacht, die notwendig ist. Was ich mit Arbeitsplätzen meine, sind vielleicht diese Umweltprojekte, dass man Windanlagen baut und da dann Arbeitsplätze schafft. Natürlich wenn diese Arbeitsplätze geschaffen sind, wird die Atomenergie abgeschaltet und diese

sind dann arbeitslos. Es muss immer durchdacht werden. Also ich bezweifele, dass es so einfach ist. Wenn das für die Rentenbeiträge abgezogen wird, das Arbeit billiger wird, dass dann mehr Arbeitsplätze geschaffen werden – da denke ich nicht, dass das so läuft.

Interviewer: Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Mira: Gerecht nach dem Namen nach, nicht.

Interviewer: Was meinst Du damit?

Mira: Ökosteuer meint ja Umwelt und es sind ja nur 300 Mio. DM . . .

Interviewer: Ach so, sie wird dem Namen nicht gerecht.

Mira: müsste umbenannt werden. Gerecht? – Es ist ein Anfang. Also, es muss irgendwo angefangen werden. Es wird sich mit der Zeit zeigen, ob das passt oder nicht. Es ist ein Ansatzpunkt und den kann man weiterentwickeln.

Interviewer: Wie siehst Du es, wenn jemand sagt, sie benachteilige die, die wenig Geld haben, oder die weil sie auf dem Land wohnen einfach Auto fahren müssen? Findest Du sie deswegen ungerecht oder trotzdem gerecht?

Mira: Man muss da von Vernunft sprechen, glaube ich. Wenn man das mal durchrechnet, das dann schon in Ordnung ist. Ist natürlich schwierig, wenn man dann wirklich auf dem Land wohnt und dann ist es eine ganz andere Situation, um das zu beurteilen zu können. Aber ich bin der Meinung, dass das ein Anfang ist.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Mira: Gerecht, wenn dann auch Flugzeugunternehmen zahlen, oder irgendwelche Fabriken, die irgendwelche Auflagen nicht beachten. Dass da auch angesetzt wird und nicht nur so ein kleiner Schritt. Ich finde das ist ein kleiner Schritt.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Mira: Dass große Konzerne, große Umweltsünder – ich meine, die Masse aller Autofahrer stellt auch eine große Gesamtheit dar, aber es gibt noch mehr, und es gibt nicht nur Deutschland, es gibt's auch in anderen Ländern, dass man da auch mal guckt und ein bisschen globaler denkt.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Mira: nein.

Alter 26
Abi
Studentin
Auto
bis 500 €
weiblich

Interview 6:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Boris: an zusätzliche Gelder, die ich aufbringen muss, wenn ich tanke, und wenn ich Strom bezahle.

Interviewer: in diesem Interview geht es nur um Mineralölbesteuerung, Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Boris: grundsätzlich finde ich die gut

Interviewer: Warum?

Boris: Weil es einfach ein Mittel ist, um auf Dauer vielleicht auch den Rohstoffverbrauch ein bisschen einzuschränken.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Boris: Ja, da könnte ich weit ausholen, weil das ist eine Katastrophe, dass überhaupt auf der Welt so viele Autos rumfahren. Wobei ich da nicht mal nur an das Benzin denke, was da vergeudet wird, sondern auch an die ganzen Rohstoffe, die bei der Autoherstellung drauf gehen. Eigentlich, obwohl ich selber Autofahrer bin, weil ich jobmäßig insbesondere wirklich drauf angewiesen bin, ist das ein katastrophales Verkehrskonzept. Dass immer noch die ganzen Autos auf der Welt mit Benzin fahren und immer mehr werden und das finde ich ziemlich fürchterlich. Und da glaube ich auch eigentlich nicht so richtig dran, dass eine wirkliche Alternative ist, mit so Sachen wie Ökosteuer z. B. was wirklich zu erreichen, dass die Leute weniger fahren. Es mag wirklich sein, dass sich das schon bemerkbar macht, aber ich glaub das viele Leute, so lange die das noch irgendwie bezahlen können, auch nicht drauf verzichten werden. Vielleicht hier und da mal aber das ist ein heikles Thema.

Interviewer: Würdest Du sagen, die Ökosteuer ist nicht hoch genug, oder es ist nicht der richtige Ansatz, weil die Leute sowieso bei fast jedem Benzinpreis fahren würden?

Boris: Bezogen auf die Ökosteuer selber, finde ich den Ansatz gut, aber es ist natürlich immer so eine Gradwanderung, die Frage, wie hoch soll die Ökosteuer denn jetzt wirklich sein. Also: Was muss ich jetzt wirklich mehr bezahlen, wenn ich tanke? Weil es einfach ein Thema ist, was jeden betrifft, jeden Autofahrer – das sind eine ganze Menge Leute. Wenn ich jetzt nicht drauf angewiesen wäre, dann könnte ich jetzt leicht sagen, dann soll der Liter Benzin mal fünf Mark kosten, dann werden schon einige Leute nicht mehr fahren, das ist dann auch schon ganz o. k. so. So prinzipiell hätte ich da gar nichts dagegen, natürlich müsste ich dann selber – weil ich wirklich drauf angewiesen bin – auch richtig tief in die Tasche greifen. Diesen Widerspruch oder dieses Problem sieht ja auch jeder. Da gibt's dann die eine Fraktion, die sagt „Alles wird teurer und die Ölkonzerne machen mit uns sowieso was sie wollen und dann kommt auch noch die Bundesregierung daher und sagt, wir sollen jetzt auch noch pro Liter soundsoviel Pfennig mehr bezahlen“ da ist natürlich schwierig, überhaupt eine Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen. Ich war zehn Jahre im Sozialamt: Wenn ich da an so Familien denke, die ja so wie man so schön sagt vom Staat gewollt sind, so Kleinfamilien mit 2 oder 3 Kindern, Normalverdiener, einer geht arbeiten, die Leute können sich das vielleicht gerade mal überhaupt leisten, ein Auto zu fahren. Das sind aber auch dann die Leute, die sich keinen Neuwagen leisten können, die dann auch eine alte Karre haben, die sowieso 12 Liter braucht, und die trifft es dann so gesehen tatsächlich wieder am härtesten bei solchen Sachen. Und die Leute, die mit ihren schicken BMWs vorfahren als Firmenwagen oder sonst was oder geleast, die kratzt es wahrscheinlich weniger.

Interviewer: Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Boris: Das kann ich jetzt noch nicht mal so richtig sagen. Vom Gefühl her finde ich es so wie es im Moment ist, eigentlich ganz o. k., weil ich finde, so wie der Benzinpreis im Moment ist, denkt da kaum einer drüber nach, dass da irgendwas mit enthalten ist, was jetzt Ökosteuer ist. Der Preis ist hoch, da regt man sich sowieso jedes Mal drüber auf. Ich habe im Moment nicht das Gefühl, dass es wirklich ungerecht ist, aber wenn man es wirklich beurteilen wollte, müsste man natürlich gucken, wie sind denn die Regelungen. Bei Gerechtigkeit würde mich auch wirklich interessieren, was passiert denn jetzt mit meiner Ökosteuer, was ich da zahle? Was wird denn jetzt wirklich erreicht? Hat der Bund nur Einnahmen, die er irgendwie verteilt oder wird wirklich inves-

tiert in regenerative Energien oder andere Dinge. Das würde ich gerne genauer wissen, wenn ich beurteilen soll, ob es gerecht ist.

Interviewer: Ja, gut. Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Boris: Was ich weiß, ist, dass die 1999 eingeführt worden ist. Und in verschiedenen Stufen geplant war, bis 2004 oder so und dann in Schritten die abgehandelt werden sollte. Mit Erhöhungen der Ökosteuer, dann verteilt auf die verschiedenen Energiearten, auf Benzin, Heizöl, Strom. Und da gibt's dann auch noch Unterschiede, wie die jetzt ansteigen und ob überhaupt.

Interviewer: Weißt Du wie viel Benzin teurer wird pro Stufe?

Boris: Ich meine, so was um die 6 Pfennig oder so.

Interviewer: Ja, [Ökosteuer-Konzept] Weißt Du wer die Ökosteuer politisch durchgesetzt hat?

Boris: Politisch, die SPD.

Interviewer: Also, die rotgrüne Bundesregierung hat sie eingeführt.

Boris: Ja, gut die rotgrüne Bundesregierung. Ich weiß wohl, dass die CDU ziemlich dagegen ist und das alles nicht gut findet.

Interviewer: Und du weißt nicht, was mit den Einnahmen passiert?

Boris: Ja, so richtig weiß ich das nicht. Bei vielen Sachen und bei Steuereinnahmen, wo ich das auch mal gelernt habe, wie da mit Steuern umgegangen wird, weiß ich nicht so recht, ist zumindest für mich nicht durchsichtig, was jetzt wirklich mit diesen Einnahmen passiert. Weil da ist jetzt einmal die Ökosteuer und dann gibt's ja auch noch die MWST, die da auch noch mit dran hängt.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept: Aufkommensverwendung]

Boris: Das ist noch so ein Punkt, den ich mitbekommen habe, dass im Gegenzug gesagt wurde, Arbeit soll billiger werden. D. h. die Rentenversicherungsbeiträge sind gesenkt worden, was z. B. mich nicht betrifft, weil ich Beamter bin und keine Rentenversicherung zahle. D. h. alle anderen haben einen klitzekleinen Vorteil und zahlen weniger Rentenversicherungsbeiträge und ich dann wieder nicht.

Interviewer: Wenn Du jetzt diese Zusammenhänge kennst, findest Du die Ökosteuer jetzt gerecht, dass Beamte anders behandelt werden, oder auch zwischen arm und reich?

Boris: Ich kann's wirklich nicht abschließend sagen. Ich weiß natürlich, dass die Rentenversicherung eigentlich ja ein ganz spezifisches Problem für sich ist. Dass man absehen kann, durch Rentenversicherungsbeiträge wissen wir nicht, ob wir in den nächsten Jahren und Jahrzehnten die Renten auch wirklich sichern können. Und ich denke mal, dass war dann auch schon ein Aspekt, dass man im Grunde schon ein bisschen getrickst hat und gesagt hat: „Mensch, da müssen wir irgendwie Einnahmen schaffen, das müssen wir irgendwie hinkriegen und das ist auch wichtig, weil die Bevölkerung wird immer älter im Durchschnitt und irgendwann wollen die Leute ihre Renten haben.“ Und wenn es letzten Endes den Leuten auch wirklich wieder zu gute kommt, dann ist das auch o. k. , dann finde ich das gut. Ich finde es natürlich auch gut, wenn es nicht ständig so eine Trickserie und Von-links-nach-rechts-schieberei wäre sondern wenn es durchsichtiger wäre und man wirklich sagen könnte: „Dafür, dass ich Ökosteuer zahle, dann sollte es vielleicht auch irgendwas mit Öko zu tun haben“. D. h. es wäre wirklich schön, wenn man sagen könnte, mit dem Geld wird mal wirklich Druck gemacht, damit regenerative Energien unterstützt werden, oder auch eben der Umwelt dienliche Dinge getan werden. Fände ich eigentlich besser, und ich könnte mir vorstellen, dass dann – weiß nicht, ob dann eine höhere Akzeptanz da wäre.

Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Boris: Hab ich mir noch nie Gedanken drüber gemacht, aber eigentlich so spontan würde ich erst mal sagen, finde ich das auch ganz gut. Weil es ja schon immer in der Diskussion ist, wie geht man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln umgeht. Ich kann es letzten Endes auch nicht beurteilen, wie man so was richtig vernünftig machen kann. [Beispiel ausgelassen]. Wenn man eine vernünftige Lösung finden würde, um auch mit dem Geld öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen für Leute und ggf. eben auch sinnvoll auszubauen, dann fände ich das schon ziemlich gut.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Boris: Bei mir persönlich aufgrund der Ökosteuer definitiv nicht. Das ist vielleicht so, dass ich sowieso auch gucke, zuhause Strom zu sparen, Geräte auszuschalten und so was. Das hat aber nichts direkt mit der Ökosteuer zu tun. Ich kann mir aber auch nicht vorstellen, dass Leute wirklich wegen dieser Ökosteuer wesentlich weniger autofahren.

Interviewer: Weil sie keinen großen Unterschied macht?

Boris: Ja, die hat einen kleinen Anteil, aber die Benzinpreise sind sowieso gestiegen. Sicher sind da einige Leute dabei, die mittlerweile sagen: „O. k. ich verzichte dann mal auf die ein oder andere Fahrt“ und tatsächlich ist es dann vielleicht auch messbar, aber ich weiß nicht, ob das wirklich dann aufgrund der Ökosteuer ist.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Boris: Ich weiß nicht, kann ich mir schwer vorstellen. Aber als ich das dann irgendwann mal gehört hatte, musste ich wirklich erst mal überlegen, wie soll denn das jetzt funktionieren? Ich hab dann erst mal so den Aspekt gesehen, die einen behaupten ja, die Ökosteuer bestraft die Leute im Prinzip noch – je mehr sie verbrauchen, desto mehr müssen Steuern sie bezahlen – wird so als Strafe empfunden. Auf der anderen Seite hat man eben die Möglichkeit oder sollte man die Möglichkeit haben, was einzusparen. Also, diese Aspekte habe ich erst mal so gesehen, und mir war nicht so ganz klar, wie denn jetzt das Thema Arbeitsplätze da überhaupt eine Rolle spielt.

Interviewer: Jetzt kennst Du ja die Logik dahinter, wofür die Ökosteuer-Einnahmen verwendet werden. Glaubst Du, dass das funktioniert?

Boris: Ich weiß nicht. Wenn jetzt die Rentenversicherungsbeiträge wirklich sinken. Die zahlt ja eigentlich jeder Arbeitnehmer. Gut dann zahlen die weniger Rentenversicherungsbeiträge, haben dann unterm Strich wieder ein paar Mark mehr. Inwieweit die Ökosteuer dadurch wieder ausgeglichen ist, unterm Strich weiß ich nicht, aber ich sehe nicht so recht, warum dadurch Arbeitsplätze geschaffen werden.

Interviewer: Die Argumentation ist ja, den Arbeitgeberanteil an den Beiträgen zu senken und damit die Lohnnebenkosten.

Boris: o. k. das mag ja sein. Aber da freut sich jeder Arbeitgeber aber da haben sie eben noch mehr Geld gespart. Da glaube ich nicht dran. . . Die Arbeitgeber, die wirklich sozial eingestellt sind, und die sich Gedanken machen, die werden immer weniger. Da habe ich dann eh so eine Einstellung, dass ich dann denke, die meisten Unternehmer wollen eh möglichst viel Geld verdienen, möglichst wenig Aufwand damit haben, möglichst wenig Stress mit ihren Mitarbeitern und wenn sie dann noch irgendwo was sparen können, dann wird das auch gemacht. Deshalb glaube ich nicht, dass mehr Leute eingestellt werden. Derjenige, der Arbeitskraft braucht, weil er entsprechende Arbeit hat, der ist eh gezwungen, die Leute einzustellen, der muss die bezahlen, der wird gucken, dass er die Löhne entsprechend drückt. Aber da glaube ich eigentlich nicht, dass durch diesen Effekt – Unterstützung der Rentenversicherung – ein Arbeitgeber motiviert ist, Leute einzustellen.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Boris: Nicht unbedingt. Also, auf meinen Fall bezogen spielt das kaum eine Rolle für mich persönlich. Aber ich denke schon, dass es auch eine Menge Leute gibt, die es nicht so einfach haben wie ich. Also ich habe einen relativ kurzen Arbeitsweg. Das, was ich da an Verbrauch habe, das hält sich alles in Grenzen. Es gibt nun auch Leute, die sind dann gezwungen, um überhaupt einen Arbeitsplatz zu haben 50 oder 100 km zu fahren jeden Tag oder auch noch mehr, die entsprechend dann auch kein Geld dafür bekommen von ihrem Arbeitgeber. Und die müssen dann richtig in die Tasche greifen. Und das finde ich dann auch wiederum nicht so ganz gerecht. Ich weiß nicht, wie das bei Großverbrauchern ist. Gibt es da Ausnahmetatbestände bei der Ökosteuer?

Interviewer: Bei der Mineralölbesteuerung außer bei ÖPNV und Landwirtschaft nicht. Aber bei Strom, Heizöl etc. schon für die Industrie und bestimmte Branchen besonders.

Boris: Das ist schwierig so. Autofahren und Heizöl ist ja auch wieder ein Unterschied. Wenn ich jetzt sowieso nicht viel Geld habe, lebe im Sozialen Wohnungsbau, und habe eben keine andere Wohnung gekriegt als eine, die ich mit Heizöl beheizen muss, dann ist es schon wieder nicht so ganz gerecht gegenüber anderen Energiearten, die dann nicht zusätzlich besteuert werden. Die Leute zahlen dann eben auch noch mal drauf. Vom Prinzip her finde ich das eigentlich o. k., weil das Geld auch ein Mittel ist, die Leute gut zu überzeugen. Mit Geld kann man einfach gut überzeugen.

Und wenn die Leute tief in die Tasche greifen müssen, und haben die Möglichkeit, das auszusparen, dann ist das völlig o. k. Der Effekt, der auf einige Leute sicherlich auch zutrifft, dass man sich dann vielleicht wirklich mal Gedanken macht: „Mensch ich verzichte jetzt mal auf die Fahrt, ich fahre lieber mit dem Fahrrad bestimmte Strecken, oder wir machen eine Fahrgemeinschaft zur Arbeit oder so was, um einfach was zu sparen, ich glaube schon, dass das ein bisschen helfen kann. Aber eine große Auswirkung hätte das wirklich erst, wenn Benzin 5 Mark kostet.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Boris: Nein.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Boris: Zum einen, dass das ganze Prinzip der Öffentlichkeit einfach noch ein bisschen transparenter gemacht wird. Was natürlich nicht so einfach ist. Ich habe die ganze Einführung der Ökosteuer und die Diskussion darum eigentlich immer nur mitgekriegt, wenn es um Kontroversen ging, um Debatten im Bundestag, wenn in den Nachrichten was gezeigt wurde, pro und contra – relativ wenig neutrale sachliche Information, worum geht es überhaupt, was haben wir davon, wie ist das überhaupt. Ich hab auch wenig Gespräche oder Diskussionen im Bekannten- Freundeskreis geführt. Kann ich mich kaum dran erinnern, dass da einer mal gesagt hat: „Mensch, die Ökosteuer lass mal drüber reden“ Das hat eigentlich keinen so interessiert. Man hat das so am Rande wie viele andere Ereignisse wahrgenommen und gar nicht so richtig registriert, was ist das jetzt eigentlich, was soll das jetzt eigentlich was habe ich jetzt davon . Da fände ich schon gut, wenn man das ein bisschen transparenter macht. Und dann wirklich – aber das ist ja auch immer so ein bisschen Illusion – sich mal Gedanken macht, wie können wir das möglichst gerecht wirklich hinkriegen. Und dann die Frage, was machen wir mit dem Geld. Ich glaube auch da, wenn man da andere Dinge finden würde, für die man das Geld einsetzt, das es dann vielleicht auch eine größere Akzeptanz finden würde. Also, bei meinem Bekanntenkreis ist es so, dass die Leute, auch Arbeitskollegen oder so was, die sind alle nicht so arm, dass sie jetzt sagen müssen, das tut mir jetzt richtig weh, dass ich da Ökosteuer zahlen muss. Sondern das ist alles: „Ja alles wird teurer, ja Gott, da müssen wir da halt auch ein bisschen mehr zahlen“ Aber grundsätzlich sind die meisten von denen schon auch Leute, die sagen: „Ja gut, ich bin durchaus auch zumindest latent bereit, was für die Umwelt zu tun. Und wenn mir die Arbeit dann praktisch ein bisschen abgenommen wird, dann ist das o. k.“ Ich weiß aber nicht, ob das aber dann wieder der Sache dient, wenn die Leute sagen, ich bezahle das einfach mit, dann werde sie eben nicht drauf verzichten, weniger zu fahren, aber das soll doch der Effekt sein.

Interviewer: Man könnte ja zwei Effekte haben: Dass sie weniger Auto fahren und dass man mit dem Geld was macht.

Boris: Jaja. Und ich meine, vom Prinzip her, wenn das richtig funktionieren würde, würden die Einnahmen auch von Jahr zu Jahr weniger werden, eigentlich. Wenn die Leute wirklich anfangen, weniger zu fahren, dann würden sie auch weniger Ökosteuer haben, also ist es ja eigentlich Ziel der Ökosteuer, dass immer weniger Ökosteuer eingenommen wird. Ich kann es auf jeden Fall gut verstehen, dass es so kontrovers diskutiert wird, dass Leute auch dagegen sind, weil die sagen. . . Na, zumindest die CDU, die schon wieder mit Wahlkampf schön argumentiert: „Wir wollen was für die Leute tun, und wir wollen auch was für den kleinen Mann tun. Und die armen Leute müssen sowieso überall mehr bezahlen und dann noch die Ökosteuer – und dann sind wir eben dagegen.“ Da wird es schon immer ein bisschen so ausgelegt, dass es schon eine Strafe ist, das auch noch mitzahlen zu müssen. Und dann wird der Schwarze Peter der Autoindustrie zugeschoben, die gesagt haben, . . . damit die schön Autos bauen, die nur noch 3 Liter verbrauchen. Es ist eben ein vielschichtiges Problem, das stimmt natürlich auch. Natürlich müsste man vielleicht auch die Autoindustrie zu irgendwas zwingen können.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Nein.

Alter 36

Fachhochschulabschluss

Beamter

Auto, 2000-3000 €, männlich

Interview 7:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Helga: ich denke da an den Streit über die Ökosteuer. Ich überlege, warum die Leute nicht einsehen warum die Ökosteuer bezahlt werden muss, wenn damit die Rentenkassen stabil gehalten werden sollen. Das ist mir noch nicht ganz klar geworden.

Interviewer: Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Helga: Ich selber bin mit der Ökosteuer einverstanden. Ich finde, auch wenn man damit Druck ausübt, dass weniger Benzin gekauft wird, finde ich das gerechtfertigt in Bezug auf die Idee, dass man die Welt erhält.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Helga: Ja, ich finde, dass man einmal die Geschwindigkeitsbegrenzung unbedingt einführen müsste und dass auch irgendwie daran gearbeitet werden müsste – politisch oder wie auch immer – die Leute zu beeinflussen weniger Auto zu fahren.

Interviewer: Warum?

Helga: Um den – wie heißt er noch mal – Dioxingehalt? aus der Luft...

Interviewer: Meinst Du damit Klimaproblematik? Dann CO₂-Ausstoß

Helga: Ja, Klimaproblematik.

Interviewer: Und deswegen auch die Geschwindigkeitsbegrenzung?

Helga: Ja. Natürlich auch noch, weil sich dadurch angeblich die Unfallzahlen verringern.

Interviewer: Wer ist verantwortlich für die Verursachung der Probleme?

Helga: Die Gesellschaft insgesamt würde ich sagen.

Interviewer: Wer ist verantwortlich für die Lösung der Probleme?

Helga: Eigentlich sind dazu alle aufgerufen: Alle Bürger, und die Politiker, auch die Kirchen und wer auch immer sich gesellschaftlich engagiert.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Helga: Die Ökosteuer ist erhoben worden auf Benzin und Elektrizität und Dinge, die eingeschränkt werden sollen. Aber sie wird nicht benutzt, um Umweltprojekte zu fördern, sondern man nimmt für die Rentenkassen, damit da keine Pannen passieren, also damit die stabil bleiben.

Interviewer: [Beschränkung der Arbeit auf Benzinsteuer.] Weißt Du wie viel Benzin besteuert wird?

Helga: Nein.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Was wollen die damit bezwecken, dass die das Geld in die Rentenkasse einzahlen?

Helga: Ja, das ist mir eben nicht ganz klar geworden.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Glaubst Du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu senken?

Helga: Ja, ich halte das für sinnvoll und ich glaube auch, dass das funktioniert.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Helga: Ja, bedingt ja.

Interviewer: Bedingt heißt?

Helga: Für Leute, die weniger verdienen schon.

Interviewer: Findest Du das richtig, dass das evtl. unterschiedliche Auswirkungen hat auf Leute, die viel verdienen und die weniger verdienen? Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Helga: Ja, ich finde sie trotzdem gerecht. Also ich sehe das wohl, das Problem, aber ich finde sie trotzdem gerecht. In Bezug auf diesen tieferen Sinn.

Interviewer: Was meinst Du damit?

Helga: Dass man weniger Auto fährt.

Interviewer: Weil das einfach wichtiger ist?

Helga: Ja.

Interviewer: Du sagtest zu Anfang, dass die Ökosteuer-Einnahmen nicht für Umweltschutzprojekte ausgegeben wird. Fändest Du es besser, wenn es auch oder ganz für Umweltschutzprojekte ausgegeben würde?

Helga: Ja, ich fände es besser, wenn es wenigstens zum Teil nicht dafür ausgegeben würde. Ich glaube, dann wäre es auch besser zu vermitteln. Ich glaube, dass dann ein größeres Einverständnis wäre – könnte ich es mir vorstellen.

Interviewer: Wofür sollte Deiner Meinung nach der Teil, der nicht für die Rentenkasse ausgegeben wird, verwendet werden?

Helga: Also für Forschung nach neuen Energien. Also, ich bin dafür, dass die Atomwerke abgestellt werden. Da kommt immer das Argument, „Da geht uns das Licht aus“, und da denke ich, da müsste man noch mehr forschen.

Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Helga: Ja, das fände ich auch gut. Weil es dann wieder diese Leute träfe, die es auch benutzen müssen.

Interviewer: Die Ökosteuer ist ja von den Grünen vorgeschlagen worden. Macht das irgendeinen Unterschied für Dich in der Bewertung der Ökosteuer?

Helga: Nein. Also, ich wäre ja froh, wenn das andere Parteien auch mal ins Programm aufnehmen. Das geht ja immer nur auf Druck.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Helga: Nein.

Interviewer: Warum nicht? Spürst Du sie nicht oder liegt es daran, dass Du selber nicht Auto fährst?

Helga: Auch wenn ich Auto fahren würde, dann würde ich es eben einschränken. Ich würde das einsehen. Ich bin dafür, dass es so gemacht wird. Ich fühle mich da nicht eingeschränkt. Ich würde auch dafür etwas ausgeben, um es mal so zu sagen. Also, selbst wenn es mich was kosten würde.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Helga: Ja, das finde ich richtig.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Helga: Also, was Du eben gesagt hast, das finde ich eigentlich eine gute Idee: Dass man eben Busse und Bahnen damit subventioniert bzw. unterstützt. Also, etwas mehr gesplittet, aufgeteilt, nicht nur für die Rentensicherung.

Interviewer: Gibt es für Dich einen Unterschied zwischen Ökosteuer und Tabaksteuer? Findest Du die beiden Steuern vergleichbar?

Helga: Ich finde es nicht vergleichbar. Ich finde beides aber richtig.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Helga: Nur das anfangs. Dieses Problem, das ich immer schon hatte: Zu verstehen, warum man es so schwer übermitteln kann, und warum es nicht gelingt, es der Bevölkerung besser zu vermitteln. Es nützt ja nichts, wenn immer nur so einige das gut finden. Ich meine, das wäre natürlich auch eine Aufgabe der Grünen: Warum das nicht einfach angenommen wird und immer diese Ungerechtigkeit so besprochen wird. Dass das also so eine Misslichkeit ist, dass man eine Steuer erhebt und die für die Rentenkasse geht.

Interviewer: Liegt das Problem Deiner Meinung nach eher bei denen, die es zu vermitteln haben, oder bei der Bevölkerung, die es einfach nicht verstehen will.

Helga: Verstehen will – das kann natürlich auch sein. Das war mir nie so klar, warum das so schlecht läuft.

Interviewer: Mir fällt noch eins ein: Wie ist das mit Leuten, die stärker aufs Auto angewiesen sind – weil sie bspw. auf dem Land leben – als andere. Findest Du das problematisch oder auch letztlich gerechtfertigt?

Helga: Ich finde es letztlich durch das Ziel gerechtfertigt. Ich denke, dass es bei solchen Dingen immer Ungerechtigkeiten gibt. Ich meine, dass das überhaupt das Problem unserer Gesellschaft ist. Dass wir nie auf einen Nenner kommen, keiner irgendwas bezahlen will oder abstreichen will von seinen Privilegien. Dass deswegen auch alles anders läuft als beispielsweise in benachbarten Ländern. Ich denke, das ist auch so ein Problem, dass keine Gruppe... Es sind immer Gruppen,

die betroffen sind. Vielleicht ist es aber aus der Sicht der Nicht-Betroffenen, dann auch immer leicht. Aber ich denke, irgendwo müssen immer Abstriche gemacht werden.

Interviewer: Gibt es noch etwas, das Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Helga: Ich wusste nicht, dieses mit dem einen Prozent [für alternative Energien]. Das erwähnen die Grünen nicht, wenn ich dann Grüne schon mal höre. Vielleicht erwähnen die es deshalb auch nicht, weil die anderen dann sagen, „Ist ja lächerlich“ in der Argumentation, wenn die sich streiten.

58 Jahre

Mittlere Reife, Industriekauffrau gelernt

Hausfrau, nebenbei Kurse für VHS (630 DM Job)

Kein Auto

Einkommen?

weiblich

Interview 8:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Annika: an Benzin, an die Spritpreise. Ich verbinde die Ökosteuer mit Spritpreisen.

Interviewer: [Ökosteuer hier im Interview nur auf Spritpreise beschränkt] Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Annika: Da habe ich eigentlich keine konkrete Meinung zu, weil ich sie eigentlich für sinnvoll halte, nur denke ich mir halt, dass das nicht gerecht ist, wenn Leute, die wenig Geld haben, um sich ihren Lebensstandard zu finanzieren oder ihre Familie zu ernähren und dann viel fahren müssen mit dem Auto, dann auch Ökosteuer zahlen müssten und dafür dann mehr Geld für den Sprit ausgeben. Weil die Leute können das nicht tragen. Aber zum Beispiel irgendwelche wohlhabendere Leute – für die ist es bestimmt kein Problem. Und deswegen kann ich jetzt nicht konkret sagen: „Finde ich schlecht oder finde ich gut“

Interviewer: Würdest Du sagen, sie ist ungerecht?

Annika: Nein, nein. Ja, doch. Die Ökosteuer, die gibt's ja doch ansatzweise oder?

Interviewer: Dann verschieben wir die Frage auf nachher. Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Annika: Ökosteuer – da bin ich mir auch nicht so sicher, aber ich glaube, auf Benzin sollen noch mal irgendwelche 6 % oder 6 Pfennig dazukommen und dann – wofür? Um die Ökologie, die Umwelt zu schützen?

Interviewer: Weißt Du wie viel die Ökosteuer insgesamt ausmacht?

Annika: Nein, ich weiß nur 6 Pfennig. Ich glaube, bis zu 6 Pfennig soll der Spritpreis steigen.

Interviewer: Das ist pro Jahr 6 Pfennig und das fünfmal hintereinander.

Annika: Was? Wer soll denn da noch Autofahren? Und wir sind jetzt im wievielten Jahr?

Interviewer: Im vierten und es kommt noch eine Stufe.

Annika: Ja, dann müssen die die Bahnpreise senken und die Buspreise. Also irgendwie muss da halt eine günstigere Alternative sein.

Interviewer: Alternative zum Auto?

Annika: Ja.

Interviewer: Du möchtest also, dass das Geld für die Bahn- und Buspreise verwendet wird?

Annika: Ja, wofür wird es denn verwendet?

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt].

Annika: Also, ich dachte, um die Umwelt zu erhalten. Aber das ist ja dann ein Trugschluss. Oder?

Interviewer: Findest Du?

Annika: Voll.

Interviewer: Was hältst Du von diesem Ziel...?

Annika: Finde ich total dämlich.

Interviewer: Warum?

Annika: Heutzutage muss ja jeder noch eine private Rentenversicherung abschließen und ich verstehe dann nicht, wo das ganze Geld dann hinfließt, wo es schon eh einen großen Anteil ausmacht, was man eh in die Rentenversicherung bezahlt.

Interviewer: Und was hältst Du von der Idee, damit Arbeitsplätze zu schaffen? Glaubst Du, dass das funktioniert?

Annika: Nein. Natürlich gibt es viele Arbeitslose. Aber ich glaube, dass es genauso viele Leute gibt, die gar keinen Bock haben zu arbeiten. Wenn man sich immer daran hält, wie viele Arbeitslose es zur Zeit gibt, ich glaube dass das eh eine verfälschte Statistik ist. Ich glaube, dass das nicht aussagt, wie viele Leute dann arbeiten möchten. Weil da ja alles mit drin ist: Leute, die sich arbeitslos melden, weil sie keinen Bock haben zu arbeiten oder wie auch immer.

Interviewer: Den Weg, Arbeitslosigkeit zu senken, indem man die Rentenbeiträge der Arbeitgeber senkt, hältst Du nicht für sinnvoll?

Annika: Nein so nicht. Muss ich jetzt erst noch mal überlegen. Das ist ja nur ein Rumgeschiebe der Töpfe. Da gibt es diesen Rententopf und dann soll man... Ich verstehe jetzt diesen Zusammenhang nicht besonders mit dieser Ökosteuer, das habe ich immer ganz falsch wahrgenom-

men. Ich glaube, dass die Ursache irgendwo anders liegt. Ich glaube nicht, dass die das mit der Ökosteuer beheben können. Oder – wir sind ja jetzt schon im vierten Jahr: Hat sich da denn was verbessert?

Interviewer: In Bezug auf die Arbeitsplätze ist das natürlich ganz schwer zu sagen, ob durch die Ökosteuer Arbeitsplätze entstanden sind. Es gibt Studien, die sagen, dass sich auch bei den Arbeitsplätzen was durch die Ökosteuer geändert habe, aber das ist natürlich ganz schwer zu beweisen.

Annika: Ich kann jetzt auch nicht sagen, ob das was bringt oder nicht, weil ich halt nicht weiß, ob das in der Vergangenheit was gebracht hat oder nicht, aber ich glaube trotzdem, dass man vielleicht versuchen müsste, dass anders zu machen. Das kann man zwar immer leicht sagen, ohne jetzt einen konkreten Vorschlag zu haben, aber ... Dann müssen ja die Arbeitnehmer Geld dafür zahlen, dass sie arbeiten gehen können.

Interviewer: Also Ökosteuer zahlen, meinst Du?

Annika: Ja, genau. Ist ja noch schöner. Ja, dann hat man ja auch weniger Gehalt. Dass man dann sagt, o.k. dann zieh ich das von meinem Gehalt ab. Ich denke halt nur an Leute, die wirklich am Sozialminimum leben und arbeiten müssen, und dann mit dem Auto zur Arbeitsstätte fahren müssen und dann jedes Jahr 6 Pfennig mehr zahlen müssen – das finde ich einfach nicht gerecht im Vergleich zu irgendwelchen Firmen, die halt wirklich das Geld massig haben. [Ausführungen aus eigener Firma weggelassen.] Dann müsste man da vielleicht was ändern, dass die Arbeitgeber da mit dem Geld nicht mehr so rumschmeißen.

Interviewer: Manche Leute sagen, die Ökosteuer sei trotzdem gerecht, weil dadurch derjenige viel zahle, der die Umwelt viel belastet. Wie findest Du das?

Annika: Ja, aber gerade diese Leute sind fuchsig ohne Ende. Die finden dann immer auch Mittel und Wege, um das zu umgehen, so dass sie nicht viel zahlen müssen.

Interviewer: Findest Du dieses Prinzip nicht richtig?

Annika: Ja, wenn man das begründen kann, warum. Wenn jemand z. B. meint, obwohl es hier doch drei Discos gibt, er müsste immer nach Dortmund fahren, weil es dort ja obergeliegt sei, dann finde ich, dann soll der zahlen, weil das ist Freizeit und Vergnügen. Aber jemand, der seine Arbeitsstätte in Münster hat und von Bocholt oder von Köln aus fahren muss, da finde ich, ist das was Anderes.

Interviewer: Also, man müsste das irgendwie gucken, wie notwendig eine Autofahrt ist?

Annika: Ja, den Zweck und man muss begründen, wieso man mit dem Auto soviel fahren muss. Das müsste halt in Katalogen aufgeschlüsselt werden.

Interviewer: Dann fändest Du das gerechter?

Annika: Ja, klar. Es gibt ja auch z.B. diese Dorfbunken. Da denke ich mir auch: „Hallo, müsst Ihr immer im Kreis durchs Dorf fahren?“ Aber zum Beispiel auch Taxifahrer. Die machen den Motor an, damit die ein bisschen Wärme haben im Winter. Müssen die dann Ökosteuer zahlen? Ist das gerecht? ... Ja, natürlich beanspruchen die die Umwelt mehr, aber für mich ist immer die Frage, wieso machen die das jetzt. Machen die das jetzt nur, weil sie Musik hören wollen, und am Bunkentreff abhängen wollen, oder machen die das, um den Lebensunterhalt zu finanzieren und ihre Existenz zu sichern und nicht in die Arbeitslosigkeit zu kommen.

Interviewer: Warum wird denn eigentlich das Benzin besteuert? Was ist das Ziel dahinter?

Annika: -

Interviewer: Damit die Leute weniger Auto fahren.

Annika: Ach so, damit die bewusster Auto fahren.

Interviewer: Glaubst Du, dass das funktioniert?

Annika: Ich glaube, dass die sich das dann zweimal überlegen, anstatt dann halt einfach loszufahren, ob das dann wirklich jetzt effektiv ist, wenn man jetzt wieder 10 km mit dem Auto fährt, ob das sein muss. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand, der gerne Auto fährt, dann... Ja, außer wenn es gute Busverbindungen gibt und die Busse sind auf jeden Fall günstiger und es gibt gute Tarife. Dass man dann sagt: „Komm, dann fahre ich lieber mit dem Bus“ Aber dazu müsste dann die Relation stimmen. Aber meistens ist es noch günstiger, mit dem Auto zu fahren, als sich in den Bus zu setzen.

Interviewer: Hieße das für Dich in der Konsequenz, man müsste das Autofahren noch teurer machen?

Annika: Nein. Man müsste das Autofahren nicht teurer machen, weil zum Beispiel: Wenn man jetzt den Wochenendeinkauf macht, da fahre ich auch nicht mit dem Bus. Aber z. B. wenn ich eine Freundin besuchen fahre, dann kann ich schon mit dem Bus fahren anstatt mir das Auto zu nehmen. Nur den Wochenendeinkauf werde ich immer mit dem Auto machen. Und das fände ich dann ein bisschen unsozial, weil das anders auch schwieriger machbar. Und es hat ja auch nicht jeder einen Führerschein. Meine Mutter kutschiere ich z. B. immer hin und her und dazu muss ich auch immer sehr viel fahren. [weitere Ausführungen dazu weggelassen]. Ich denke, die Fahrten, die Vergnügen sind, dass man sich da wieder überlegt, mit dem Bus dann zu fahren. Ich glaube nicht, dass sich da was ändert, wenn man die Spritpreise anhebt. Also man muss immer differenzieren, zwischen Vergnügen und was wirklich mit dem Auto getan werden muss, weil es komfortabler und auch praktischer ist.

Interviewer: Also sagst Du, dadurch dass der Sprit bisher um 24 Pfennig teurer geworden ist, werden die Leute evtl. ein paar Vergnügensfahrten weglassen, aber diese Muss-Fahrten wie z. B. Einkaufen werden sie nicht lassen?

Annika: Ja.

Interviewer: Würden sie auch nicht lassen, wenn der Sprit noch teurer wird?

Annika: Nein.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Annika: Ja, klar. Bei mir ist das auch so, dass ich dann zu meiner Mutter sage: „Dann komm doch auch einmal mit dem Bus! Der Spritpreis ist so teuer!“ Und das ich mir das dann überlege, ob ich wirklich noch mal zu einer Freundin fahren muss, oder ob man sagt, am Wochenende treffen wir uns sowieso. Nur die Sache ist die, ich habe jetzt halt ein Auto. Es müsste so was geben, dass man ein Auto hat und vielleicht ein... Wenn ich jetzt so eine Monatskarte hätte, dann würde ich auch sagen: „Ich setz mich in den Bus und fahr damit.“ Verstehst Du? So müsste ich jetzt wieder gucken: Eine Fahrt kostet 6 Mark. Dann setze ich mich doch ins Auto. Oder bleib zu Hause.

Interviewer: Fährst Du gerne Auto?

Annika: Ja, voll.

Interviewer: Und findest Du dann auch doof, wenn das eingeschränkt wird?

Annika: Nein. Klar, wäre das ein bisschen unkomfortabel, aber ich finde es jetzt nicht blöd. Solange halt die Busse noch gut fahren und die Preise ist das für mich auch o.k.

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Annika: Ich dachte immer, dass das für die Umwelt genutzt würde. Ich versteh nicht, wie man auf der einen Seite sagen kann: „Wer viel fährt, und der Umwelt schadet, der soll auch bezahlen.“ Aber was hat denn unsere Rentenversicherung mit der Umwelt zu tun? Dann soll man auch, wenn man die Argumentation bringt, dann soll man das auch wirklich für die Umwelt einsetzen.

Interviewer: Und wofür konkret?

Annika: Ja, um halt Busse günstiger zu machen, und die Angebote attraktiver zu machen für die Leute.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Annika: Nein, nicht unbedingt. Mit den Parkplätzen, das ist ein bisschen blöd. Aber das ist auch nicht mehr so, dass ich denke, das sei jetzt zwingend notwendig. Man müsste halt evtl. das Geld darein stecken, um die Autos umweltfreundlicher zu konstruieren.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Annika: Ja, der, der das Geld kriegt.

Interviewer: Das Ökosteuer-Geld? Der Staat dann?

Annika: Ja.

Interviewer: Es könnte ja sein, jeder Autofahrer oder die Wirtschaft oder so.

Annika: Das wäre dann, wenn man die 6 Pfennig nicht zahlen würde. Aber wenn man schon 6 Pfennig abdrückt, dann muss auch derjenige, der das Geld bekommt, dafür sorgen.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Annika: Da fällt mir grad was ein: Vielleicht würde man trotzdem dann wieder mehr fahren – außer es tut weh – weil die Leute dann denken, ich zahl ja auch dafür. Es ist ja immer, dieses

schlechte Gewissen mit Geld aufzuwiegen. Wenn man Bunke ist, dann bleibt man Bunke, dann ist man auch in Gedanken Bunke. Aber so, von meiner Einstellung her, könnte ich sagen, dass ich es wirklich gut fände, wenn die das Geld auch für die Umwelt nutzen, die 6 Pfennig.

Interviewer: Dann fändest Du die Ökosteuer besser?

Annika: Ja.

Interviewer: Und für die Umwelt hieße für Bus und Bahn?

Annika: Ja, für Bus und Bahn, aber man kann natürlich mehr Busse und Züge einsetzen, aber grundsätzlich ist der sicherste Schritt, Bus, Bahn und Autos umweltfreundlicher zu gestalten. Weil ansonsten bringt das ja auch nicht viel. ... Aber ich meine, Ökosteuer, Öko hat doch was mit Ökologie zu tun, und das ist doch Umwelt?

Interviewer: Die heißt so, weil das eine Ziel ist, Sprit teurer zu machen, damit die Leute weniger fahren, und das ist ja schon für die Umwelt gut.

Annika: Wird dann dadurch nicht den Leuten ein falsches Bild...? Unmöglich.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Annika: Nein.

Interviewer: Was hältst Du davon, dass die Ökosteuer von den Grünen kommt?

Annika: Das ist egal. Obwohl eigentlich doch. Das finde ich ganz schön arschig, dass die die Leute so auf die falsche Fährte locken. Das finde ich heftig. Das hätte ich von den Grünen nicht gedacht. Das ist es eigentlich, dass ich es ein bisschen schade finde, dass die Grünen auch mit solchen Methoden arbeiten. Aber ansonsten ist das für mich ein guter Ansatz – wenn man eben versucht, das fair und gerecht zu gestalten. Wenn man nicht sagt: Jeder 6 Pfennig! Sondern wenn man auch mal guckt, wieso der eine 6 Pfennig zahlen sollte, und wieso der andere, der das aus finanziellen Gründen nicht kann, nicht zahlen sollte. Und zu gucken, dass dann irgendwelche großen Konzerne mal gucken, wie die Geld sinnvoll nutzen und nicht aus dem Fenster werfen, weil die am Ende des Jahres noch ein Budget haben, das die noch verpulvern müssen. Deswegen glaube ich, dass die Probleme eigentlich ganz irgendwo anders sind. Die Ansätze müsste man irgendwo anders machen. Und nicht mit so einer Ökosteuer. Wenn man jetzt von diesem ausgeht: Um Arbeit zu schaffen oder Arbeit billiger zu machen. Aber wenn man wirklich davon ausgeht, um die Umwelt zu verbessern oder zu schützen, dann ist der Ansatz natürlich sehr gut, finde ich.

27 Jahre.

Fachabi.

Arbeitssuchend.

Auto.

Bis 1000 €

Weiblich.

Interview 9:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Sabine: an die Grünen, erst mal fallen mir die Grünen dazu ein. Und dass die Autofahrer vor allen Dingen, die sind, die die Ökosteuer zahlen durch den Benzinpreis. Ich habe zwar eine Zeitung abonniert, aber ich bin politisch nicht besonders..., ich weiß nicht so viel. Vielleicht reicht das ja. Ja, dass einfach die Autofahrer diejenigen sind, die viel zahlen. Ich hab letztens noch gedacht, dass ich vor 15/20 Jahren eine Mark pro Liter für mein Auto gezahlt habe. Seit einiger Zeit habe ich keins mehr, weil das jetzt einfach... Ich hab jetzt Mitfahrgelegenheiten und nimm, wenn ich die nicht habe, den Bus. Das will ich nicht. Ich will nicht so viel bezahlen und ich denke es gibt auch andere Möglichkeiten wegzukommen. Aber ich bedaure schon die Menschen, die wirklich auf solch ein Auto angewiesen sind, weil sie scheiß Zugverbindungen haben, oder einfach ihr Auto brauchen.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Sabine: Nein. Ich weiß gar nicht, wo sie denn sonst noch so greift.

Interviewer: [Interview behandelt nur Mineralölsteuer]

Sabine: [Äußerung zu Strom- und Gasbelastung weggelassen.] Aber beim Auto merkt es gerade auch jemand, der alleine fährt, und das will ich nicht. Ist auch nicht nötig. Wenn meine Wohnsituation und ÖPNV-Anbindung nicht so gut wäre, dann wäre das auch anders, dann wäre ich vielleicht auch angewiesen auf das Auto. Aber so bin ich das nicht. Für mich gibt's andere Möglichkeiten und deswegen verzichte ich seit einem guten Jahr auf das Auto.

Interviewer: Findest Du es denn gerecht, dass die Leute, die mehr aufs Auto angewiesen sind, jetzt mehr durch die Ökosteuer belastet werden, als andere, die leichter verzichten können?

Sabine: Gerecht ist das natürlich nicht, aber was ist schon gerecht? Wenn man das vielleicht nicht auf den Benzinpreis..., aber ich denke, es ist nicht möglich, all diese ganz persönlichen Kriterien zugrunde zu legen für so was. Entweder macht man so einen Rundumschlag und sagt, das Benzin wird teurer... Es wäre natürlich schön, wenn dann auch tatsächlich mal hier so ein Zug an der Straße halten würde. Wenn dafür tatsächlich die Gelder, die durch die Autofahrer an Ökosteuer gezahlt würden, auch mal eingesetzt würden. Weil das passiert wohl nicht.

Interviewer: Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Sabine: Grundsätzlich denke ich, dass man schon Steuern da erheben kann. Dass es so was zum Nachdenken für die Menschen ist: „Was mache ich da eigentlich?“ Und nicht jeden Weg und nicht den Zigarettenautomaten mit dem Auto mache. Sondern viele Menschen erreichst Du nur über den Preis und nicht über irgendeine Ideologie und da denke ich passiert das manchmal.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Sabine: Ich wäre für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen.

Interviewer: Warum?

Sabine: Weil ich einfach finde, dass manche fürchterlich rasen. Zum einen macht mir Rasen Angst. Weil eben je höher die Geschwindigkeit ist, desto stärker denke ich, „da komme ich nicht lebend raus, wenn da was passiert“. Mag auch verkehrt sein, kann sein, dass ich sowieso nicht lebend rauskomme. Auch bei hundert nicht, aber bei zweihundert noch weniger. Ja, und da gehen ja einfach doch ordentliche Mengen an mehr Sprit durch. Deswegen denke ich, so eine Geschwindigkeitsbeschränkung fände ich gut. Zumal mir 100 auch wirklich reicht. Ich muss nicht schneller fahren. Ich hab die Zeit, weil ich ein bisschen eher losfahre oder so etwas.

Interviewer: Sonst noch irgendwas an Problemen?

Sabine: Nein.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Sabine: Ich denke, dass da schon unserer Politiker die Verantwortung tragen. Aber die wählen wir ja. Aber wir wählen ja immer das kleinere Übel. Ich wähle jedes Mal die Grünen, und denke auch immer das ist das kleinere Übel. Aber irgendwie tun sie an der Stelle auch alle nicht, das, was ich im ersten Moment denke, das müsste man. Wobei ich natürlich auch weiß: Ich kenne mich so wenig aus. Da sind vielleicht noch so viele Dinge, die man berücksichtigen muss. Trotzdem wähle ich sie wieder.

Interviewer: Wenn ich die Ökosteuer gar nicht kennen würde, wie würdest Du sie mir erklären?

Sabine: Ich glaube, ich würde sagen: Du da haben sie wieder einen Weg gefunden, irgendwie Steuern zu kassieren und die irgendwo rein zu stecken, wo es nötig ist. Da haben sie jahrelang bei den Renten was verkehrt gemacht und jetzt sind sie in höchsten Nöten und kriegen es sowieso nicht so hin. Wir werden alle kaum Rente kriegen. Aber so kleine Löcher füllen sie nun mit der Ökosteuer.

Interviewer: Dann würde ich Dich fragen: Ja was besteuern die denn überhaupt und wie viel?

Sabine: Wie viel müsste ich passen, glaube ich. Ein paar Prozent? Aber ich weiß es nicht.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Du hast gesagt für die Rente? Wofür genau wird es ausgegeben?

Sabine: Ich weiß natürlich nicht genau, in welche Töpfe es geht. Aber ich vermute mal, weil da ein Loch ist, aber es gibt ja überall Löcher. Sie werden es da einsetzen, wo sie es gerade brauchen. Wo es mir am wenigsten gefallen würde, wäre bei der Bundeswehr. Das regt mich immer am allermeisten auf. Weil ich die sowieso halbwegs überflüssig finde.

Interviewer: Was ist das Ziel dahinter?

Sabine: Ich vermute, dass sie mal wieder hehre Dinge vortragen. Dass sie den Verbrauch damit reduzieren wollen. Ob es das wirkliche Anliegen ist... Es sollen doch preiswerte Autos gebaut werden. Zumindest sind sie ja geplant. Die wenig Benzin brauchen. Warum? Vielleicht gibt es sie ja auf dem Markt, ich weiß es nicht genau. Aber zumindest sind sie dann so teuer, dass man sie vielleicht nicht kaufen kann.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Sabine: Durch die Ökosteuer wollen sie die Arbeitslosenzahlen reduzieren?

Interviewer: Das ist zumindest eines der Ziele.

Sabine: Das scheinen mir so viele Umwege zu sein, das finde ich nicht überzeugend. Vielleicht verstehe ich es nicht so richtig, das mag natürlich sein. Aber ich finde es nicht so überzeugend.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Sabine: Sinnvoll ist das natürlich. Es ist so ambivalent. Die Flüge werden so billig angeboten und wir fliegen ja auch, wenn wir fliegen wollen. Da wird ja auch Sprit verbraucht. Ich weiß nicht, ob das nicht alles nur verschoben ist, ob da nicht nur der kleine Autofahrer angesprochen wird und irgendwo so die Großen beiseite gelassen wird. Das kann ich mir vorstellen. Eigentlich müsste man die Flüge ganz teuer machen.

Interviewer: Konkret ist es so, dass Flugbenzin nicht nur von der Ökosteuer sondern ganz von der Mineralölsteuer ausgenommen ist.

Sabine: Ach, die zahlen gar nichts.

Interviewer: Genau. Aber hieße das dann für Dich, dass Flugbenzin auch besteuert werden müsste, oder fändest Du es nicht richtig, dass Autobenzin besteuert wird?

Sabine: Da müsste eigentlich Flugbenzin auch besteuert werden.

Interviewer: Also Du findest, dass dieser Mechanismus – ich besteuere etwas, und dann wird es weniger verbraucht – funktioniert?

Sabine: Ja, aber ich besteuere dann nicht nur ein Teil der Menschheit sondern dann auch alle. Und auch diejenigen – aber dann hängen da natürlich wieder Arbeitsplätze dran... Also ich habe ja schon verstanden, wie da so die Mechanismen sind. Ich denke, ich würde auch nie Politik machen wollen. Ich finde das auch nicht einfach. Ob die Ökosteuer jetzt gerade das richtige ist? Vielleicht hätten sie sich auch was Anderes ausdenken können. Aber irgendwie muss das Kind ja einen Namen haben. Manchmal bin ich da auch unsicher, da habe ich gar nicht so eine richtige Meinung dazu.

Interviewer: Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Sabine: Man kann ja über den Lohnsteuerjahresausgleich. Also diese Möglichkeit müsste es geben. Man kann ja nicht an der Tankstelle unterschiedliche Preise machen, das sehe ich ja auch ein. Aber dass es da Möglichkeiten gibt, über so einen Ausgleich am Ende etwas wieder zu kriegen. Aber die Kleinen machen dann so was wieder nicht, die es eigentlich brauchen würden. Und diejenigen, die das Know-how haben oder den Steuerberater haben, die sind wieder fein raus. Und

so geht diese Schere in diesem Land immer weiter auseinander. Die einen kennen sich nicht aus und mögen es auch nicht tun...

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Sabine: Ja, eigentlich. Aber wenn man jetzt was einwenden würde, was in eine andere Richtung ginge, dann könnte ich da vielleicht auch wieder sagen ja. Aber grundsätzlich ist das schon so. [Beispiel über Zeitdruck in der Gesellschaft ausgelassen.] Es muss alles immer sofort sein. Da haben wir alle so eine Aufgabe, zu versuchen. Ja, natürlich. Spediteure, LKWs auf den Straßen. Und wenn da jemand Steuern bezahlt für sein Auto und fährt dann gar nicht viel damit, dann müsste auch ein bisschen mehr Steuern zahlen, der auch mehr fährt, der es auch nutzt, der wirklich auch die Straßen und die Umwelt mit schädigt. Aber der muss ja dann wieder über das Benzin löhnen, was er dann ja mehr verfährt.

Interviewer: Was hältst Du davon, dass die Ökosteuer in erster Linie von den Grünen stammt?

Sabine: Den Grünen nehme ich ja nach wie vor noch so ein ehrliches Anliegen ab. Ich hoffe, dass das auch noch so ist. Und deswegen denke ich, dass es vom Ansatz her schon auch bewirken sollte, dass da mit diesen Ressourcen sparsamer umgegangen wird. Da gehe ich schon von aus. Aber ich vermute mal, dass es ursprünglich mal so geplant war, dass sie für Dinge eingesetzt wird, die auch so in diesen Rahmen passen.

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Sabine: Es gibt einen 20-Minuten-Takt hier bei den Bussen in Münster. Trotzdem merke ich, dass ich lieber mein Fahrrad nehme, solange ich das noch kann. Aber jetzt kann ich das auch noch. Wenn ich 20 Jahre älter bin, kann ich es vielleicht nicht mehr. Vielleicht wirklich – zumindest zu Stoßzeiten noch häufiger. Weil so gucke ich trotzdem auf den Plan. Ich möchte irgendwann dahin kommen, dass ich einfach losgehe „Da kommt gleich einer“. Aber so gucke ich noch, weil 20 Minuten stehen, finde ich auch doof. Dass die Züge an manchen Stellen halten, das wäre eigentlich kein Problem so was einzurichten, hier für mich jetzt. Das was hier jetzt so mir am nächsten ist.

Interviewer: Bist Du gerne Auto gefahren?

Sabine: Das schöne am Autofahren ist natürlich, dass man unabhängig ist, jederzeit sich da reinsetzen kann, nicht die Uhr im Sinn haben muss, weil irgendwo jemand wartet für eine Mitfahrmöglichkeit oder der Bus fährt, weil der nicht auf Dich wartet. Das ist schon toll am Auto. [Beispiel für Situation, wo Auto nötig ist, weggelassen: spontane An- und Abreise]. Da gibt es ja aber immer Menschen im Umkreis, die Autos haben. Und das finde ich gut. Und das nutze ich auch. Aber ein Auto ist einfach sehr bequem. Ich habe das abgeschafft, weil es mir zu teuer war. Ich habe zur Arbeit auch öfter Leute mitgenommen. Also, so sich zusammensetzen das finde ich auch wichtig, um mindestens nicht in jedem Auto nur einen sitzen zu haben. Aber seitdem ich auf den Bus und auf Mitfahrmöglichkeiten angewiesen bin, einfach auch für meinen Arbeitgeber nicht mehr so flexibel. Du bist nicht mehr so attraktiv. Ich bin da jetzt lang genug. Aber die haben das natürlich lieber. [Beispiel dazu aus Arbeitsalltag ausgelassen.] Es ist nicht so schön, also für den Arbeitgeber. Da steigt Dein Marktwert nicht besonders. Also Auto ist bequem aber schrecklich teuer, alles in allem. Nicht nur die laufenden Kosten, auch Inspektionen und so was. Ich denke, dass man so was wie Car-Sharing und so was mehr verbreiten sollte. Es wäre auch schön, das auszuleihende Auto stärker in der Nähe zu haben. Dass vielleicht viele Menschen mal ein bisschen so anders denken. Aber es kocht ja noch jeder so seinen Brei. [Ausführungen zu privatem Car-Sharing weggelassen.]

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Sabine: Das was eingenommen wird, sollte da eingesetzt werden, wo es auch angebracht ist, und nicht in irgendwelche andere Projekte gesteckt werden.

Interviewer: Und damit meinst Du die öffentlichen Verkehrsmittel?

Sabine: Ja, natürlich. Das Anhalten des Zuges irgendwo mal zwischendrin auf der Strecke. [Ausführungen zu örtlicher Situation weggelassen.] Es gibt ja schon Züge, die auch mal zwischendrin halten.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Sabine: Nein.

50 Jahre.

Fachabi.

Sv-angestellt, Bürokauffrau

Kein Auto

1000-2000 €

Weiblich.

Interview 10:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Paul: Benzinpreise - ist das erste, was mir einfällt. Aber wahrscheinlich gar nicht mal von mir selber, sondern weil ich das häufigsten so in der Diskussion höre. Ansonsten so der Versuch, dass das, was das ökologische System insgesamt so belastet an unserem Verbraucherverhalten, auch dazu zu benutzen, um entweder diesen Bereich oder auch andere Bereiche, die in Steuersystem belastbar sind, in irgendeiner Weise fördern zu können. Weil so diese Grundidee wahrscheinlich dahintersteckt, zu sagen, dass was wir an Energie bekommen ist für uns Verbraucher zu einem zu günstigen Tarif eigentlich, so dass wir uns gar nicht klarmachen, was dahintersteckt, zu wessen Lasten und unter welchen Bedingungen das produziert werden muss, und so.

Interviewer: [Einschränkung hier auf Mineralölbesteuerung] Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Paul: Grundsätzlich vernünftig, erst mal. Die Frage ist: Wenn ich gleichzeitig eben sehe, dass es bestimmte Bevölkerungsgruppen gibt, die aufs viele Auto fahren aus welchen Gründen auch immer angewiesen sind, ob das dann in einem . . . also gerade das Stichwort der Gerechtigkeit, ob das noch hinhaut. Es ist meine Hoffnung – aber da kenne ich mich nicht so aus -, dass es irgendwo auch schon Hintertüren für Leute gibt, die weil sie gehandicapt sind oder sonst irgendwie Auto fahren müssen, dann irgendwelche Vergünstigungen kriegen aus welchen Gründen auch immer. Das meine ich, in irgendeinem Fernsehbeitrag mal gesehen zu haben. Ich kann mich allerdings nicht mehr erinnern, ob es evtl. auch nur so gefordert wurde. Nur das sind eben so Ideen, die mir rumkommen, weil es ja sehr unterschiedlich ist, von der Situation her, ob jemand darauf angewiesen ist, viel Sprit zu verbrauchen oder nicht. In Klammern: Ich bin nicht so sehr drauf angewiesen. Und von daher tut's mir auch nicht so sehr weh, was mir die Akzeptanz sehr leicht macht.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Paul: Ist ein komplexes Thema. Grundsätzlich denke ich einfach, es wird zu viel Auto gefahren, zu wenig öffentliche Verkehrsmittel benutzt. In Klammern: Gleichzeitig weiß ich, dass ich aus purer Bequemlichkeit auch oft genug das Auto nehme, wo man ansonsten auch was anderes machen könnte. Und dann, was ich so diffizil daran finde, ist, dass ich für den Innenstadtbereich zum Beispiel denke, ich würde den Anwohnern solcher Straßen unheimlich wünschen, dass sie von dem unglaublich vielen Verkehr, auch Schwerlastverkehr befreit würden. Ich weiß aber, dass das bedeutet, eine Ortsumgehung zu bauen, die wieder durch ein Naturschutzgebiet führt, wo man wieder Landschaft zerschneidet und und und, und man dass dann gerade auch wieder für Leute, die viel fahren, oder nicht die Alternative haben, nicht zu fahren, wieder so leicht macht, weil es jetzt wieder so eine tolle schnelle Umgehung gibt. Das ist dann wieder so: Entlastungsstraßen werden dann auch schnell wieder nicht nur zur Entlastung sondern auch wieder als Haupttrassen benutzt, weil sie so praktisch und günstig sind. Und ich denke, in dieser Zweckmühle steckt man immer als Planer wahrscheinlich und in meiner Beurteilung stecke ich da genauso drin.

Interviewer: Wenn Du sagst, es wird zu viel gefahren: Warum sollte weniger gefahren werden?

Paul: Ich denke, einmal ist immer noch die Belastung für die Umwelt enorm groß. Wenn ich denke, was in bestimmten Hochzeiten an Schadstoffen ausgestoßen wird. Es kostet natürlich auch enorm – und das kommt nicht wieder rein – was die Instandhaltung von Straßen betrifft. Da ist allerdings der Schwerlastverkehr noch ungleich stärker dran beteiligt als der Pkw-Verkehr. Da kann man natürlich sagen: Gut, auf der anderen Seite, das wird ja auch immer weiter entwickelt, und die Autos stoßen auch lang nicht mehr so viel Mist aus wie früher. Aber ich denke, dass man das überhaupt auch als Problembewusstsein drin hat, zu sagen, es ist grundsätzlich nicht gut, Verkehrsmittel zu benutzen, die Ressourcen verbrauchen und die Dreck verursachen.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Paul: Gute Frage. Ich denke, auf der einen Seite ist natürlich immer klar, welche Rahmenbedingungen werden von der Politik gesetzt. Insofern ist da natürlich eine Verantwortung mit dabei. Und das ist ja wahrscheinlich auch etwas, wo man u. a. mit Ökosteuer mit eingreifen möchte. Auf der anderen Seite, denke ich mir, es ist auch immer eine Sache, wo ich die Verantwortung des einzelnen Menschen, Autofahrer oder andere Verkehrsmittel-Benutzers oder Fußgängers nicht ganz

außen vor lassen möchte, denn die Entscheidung, welches Verkehrsmittel ich nehme, habe ich letztlich immer selber. Und ich kann natürlich sagen, selbst wenn der Spritpreis enorm günstig, trotzdem setze ich mich nicht für jede Fahrt ins Auto, sondern versuche in der Innenstadt zumindest das Fahrrad zu nehmen. So. Das scheitert dann nur an meiner eigenen Bequemlichkeit. Wenn der Spritpreis dann entsprechend teuer wird, sind die Rahmenbedingungen so, dass mir die Wahl des einen oder anderen doch ein bisschen näher gelegt wird. Von daher denke ich, da ist sowohl die Verantwortung des einzelnen als Bürger oder Verkehrsteilnehmer aber auch die politischen Rahmenbedingungen, das ist beides irgendwo.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Paul: So wie ich das verstehe, werden bestimmte Bereiche, in denen Energie verbraucht wird, jetzt in diesem Fall Benzin u. s. w., stärker steuerlich belastet, mit dem Ziel – ja die Ziele sind verschieden. Auf der einen Seite ist das Ziel, das dadurch Geld in die Staatskasse kommt, und damit andere Bereiche finanziert werden können, die dann auch entlastet werden können. Auf der einen Seite ist das sicherlich Infrastruktur, also dass man sagt, was an Straßenbau ausgegeben wird, kann nicht nur aus anderen Einnahmen kommen, sondern muss auch ein Stück als Einnahmen von denen kommen, die letztlich den Straßenbau nötig machen. So. Ich glaube, es sind auch andere – war nicht sogar Renten oder irgendwas ein ganz wesentlicher Punkt, wo die sagten, deswegen müssen wir so eine Steuer haben. Also das denke ich so der Sinn: Auf der einen Seite da was abzuschöpfen, wo was verursacht wird, und damit andere z. T. die Sache selber auch sponsern oder instandhalten zu können, aber eben auch andere Bereiche zu finanzieren. Ja, und das andere ist vielleicht so ein Steuerungspunkt, dass man sagt, auch über diese Steuerung: Es ist ja nicht nur eine Steuer, die sich der Finanzminister ausgedacht hat, sondern es ist auch eine Steuer, die ja aus politischen Richtungen kommt, wo man sagt, mensch, es ist nicht gut, dass wir so viel Öl verbrauchen und und und, und dass wir soviel Dreck verursachen u. s. w. Und wenn das ganze nicht mehr so preislich günstig abgegeben wird, . . . andersrum, wenn's verteuert wird, nimmt der Verkehr wahrscheinlich ab. Könnte ja auch eine Hoffnung sein, die dahintersteckt. Vermute ich sogar so. Oder ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel oder so.

Interviewer: Weißt Du, um wie viel genau Sprit verteuert wird?

Paul: Ich weiß, dass das in mehreren Stufen war. Die letzte Stufe ist jetzt im Januar gewesen. War das schon die dritte?

Interviewer: Das war die Vierte.

Paul: Die Vierte. Und da ging es noch mal um 5 Pfennig?

Interviewer: 6 Pfennig.

Paul: Aha.

Interviewer: Insgesamt 5 mal 6 Pfennig.

Paul: Und vorher sank das Ganze ja aus ganz anderen Gründen so. Und dann war ohnehin die Umstellung und mit einmal – ja. Aber es ist ja sehr interessant, dass im Moment, bei der erneuten Preisrunde beim Sprit, so die Ökosteuer da im Gespräch ist – zumindest nachdem, was ich so höre. Sondern eher die Ölkonzerne oder so.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Du weißt nicht genau, wofür das verwendet wird?

Paul: Nein, genau nicht.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Paul: Grundsätzlich ist dieser Zusammenhang wahrscheinlich nicht von der Hand zu weisen. Dass, wenn Arbeit billiger gemacht wird, dass das Arbeitsplätze letztlich schafft, unternehmerische Anreize auch geschaffen werden, die Belastungen dann sinken. Was sicherlich ein bisschen problematisch ist, dass das verschiedene Branchen unterschiedlich belastet, die Ökosteuer als solche wieder. Von dem, was sie davon haben, haben sie alle was davon, weil das wahrscheinlich dann insgesamt von den Prozentpunkten her berechnet wird. Aber wen es trifft, das ist wahrscheinlich ungleich verteilt. Deswegen gibt es wahrscheinlich ja auch bei Leuten und Firmen, die mit Fernverkehr oder so zu tun haben, entsprechend größeren Aufruhr dagegen als woanders. Also grundsätzlich finde ich diese Idee nicht schlecht. Was ich immer noch dachte, dass das ,was z. B. immerfort ausgibt an Instandhaltung oder so was, auch daraus mitfinanziert wird z. T.

Interviewer: Das ist bisher nicht so.

Paul: Dieser Gedankengang leuchtet mir erst mal ein. Wie das jetzt mit der Praxiskontrolle ist. Das ist natürlich ein bisschen schwierig, weil sich die wirtschaftlichen Rahmendaten dauernd wieder verändern. Im Moment haben sie sich ja im negativen verändert, ob jetzt daran die Ökosteuer schuld ist – ich persönlich kann mir das nicht so gut vorstellen. Ich denke eher, dass das eher weltwirtschaftliche Abhängigkeiten sind, die dazu geführt haben. So grundsätzlich denke ich, so ein Bereich, der so sensibel ist, und der ja auch so viele Langzeitschäden verursacht, den steuerlich entsprechend zu belasten, finde ich erst mal sinnvoll. Weil ich denke noch zu so einer Zeit – gut, Amerika hat ganz andere Entfernungen als wir – als die erste Ölkrise zu uns rüber schwappte, wo da auch autofreie Sonntage bei uns versuchsweise eingeführt wurden. Ich hatte damals gerade Führerschein und fand das immer so spannend: Es gab immer gerade und ungerade Autonummern und wer durfte fahren. Aber wenn man dann so hörte, dass es in Amerika so Szenen gab, wo Leute dann mit Waffengewalt an den Tankstellen, und man dann gleichzeitig mal erfuhrt, wie teuer denn der Sprit da war. Das war ja so im 27-Pfennig-Bereich oder so. Da war ich einigermaßen fassungslos. Und dachte, wie kann man so damit umgehen. Ich meine, jetzt haben wir es bei uns sicherlich im anderen Extrem. Auf der anderen Seite, dass was wir gerade auch mit Verkehr und Schadstoffausstoßen verursachen an Umweltschäden, ist immer noch so, dass ich denke, diese gestiegenen Spritpreise sind durchaus gerechtfertigt.

Interviewer: Glaubst du, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Paul: Ich weiß es nicht. Man gewöhnt sich ja an alles. Als damals die erste große Diskussion über die Ökosteuer war. Das wurde ja allüberall diskutiert. Ich habe das auch z. T. in irgendwelchen Kreisen und so, einfach weil das ja auch die Volksseele bewegte, Da fand ich das ganz spannend, dass da irgendeine Diskussionsteilnehmerin sagte, sie habe am heutigen Morgen auf der Brücke so und so gestanden und habe sich mal die Autos angeguckt, die da staumäßig zur Arbeit fahren. Und so lange in jedem Auto immer noch eine einzelne Person drin sitzt, sind doch offenbar die Spritpreise noch nicht hoch genug. Und da dachte ich: Dieser Mechanismus, dass Menschen dadurch dazu kommen – ich glaube, man sieht es jetzt hier und da mal – ich glaube seit einem Jahr oder so was –, dass an den Autobahnauffahrten längere Parkspuren sind, wo die Leute dann Fahrgemeinschaften bilden können. Wenn die finanziell dazu gezwungen werden, weil es so teuer ist, denke ich passiert das eher, das glaube ich schon, dass das auch irgendwo aufgeht. Nur in welchem Maß, das kann ich nicht sagen.

Interviewer: In Bezug auf die Gerechtigkeit: Bei Behinderten weiß ich nicht, ob es da noch spezielle Entlastungsregelungen gibt. Aber für andere, die besonders aufs Auto angewiesen sind, gibt es das nicht.

Paul: Bei anderen weiß ich das auch. Und das sind auch so Sachen, da denke ich, mensch, das ist wirklich schlimm, wenn dann Leute im Grunde genommen von einem ganz einfachen Gehalt leben und habe dann einen Job, wo sie wirklich nicht anders hinkommen, und merken dann jetzt, wo sie wirklich einen gehörigen Teil ihres Einkommens dann. . . Das dachte ich erst mal, belastet natürlich sehr unterschiedlich.

Interviewer: Würdest Du deswegen sagen, die Ökosteuer ist ungerecht?

Paul: Nein. Bzw. ja, aber dann müsste man im selben Atemzuge sagen, dass fast alles andere, was wir in unserer Gesellschaft haben, auch ungerecht ist. Das denke ich mal so. Ganz viele andere Dinge, die wir bezahlen u. s. w., treffen auch immer Menschen sehr unterschiedlich hart. Nur halt gerade, ich dachte so an ältere Menschen, oder Leute, die so aufgrund von Behinderungen aufs Autofahren angewiesen sind, und dann doch von Rente oder sonst was leben. Da denke ich, ist das schon schwierig, wenn die jetzt so viel für den Sprit zahlen. Weil dann gerade dieses individuelle Verkehrsmittel für die der einzige Weg ist, Kontakt zu anderen halten zu können, die Kinder oder Enkelkinder mal besuchen zu können. . . ja, ist ja so. Dann höre ich bisweilen das Stöhnen und kann das auch nachvollziehen, und denke dann, die sind gekniffen. Das ist das, was dran ungerecht ist. Andere könnten es mehr, aber ich wüsste auch keinen Mechanismus, der das gerechter streuen würde.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Paul: Ich überlege gerade, ob ich das Argument sonst gut finde. Sonst, wenn ich so was höre, denke ich immer sehr stark so an dieses Stichwort Solidargemeinschaft. Also, dass die Leute, die viel krank sind, dann mehr bezahlen müssen, finde ich eigentlich nicht so prickelnd, denn gerade

gibt's ja eine gewisse Gemeinschaft. [weiteres Beispiel dazu: Kirchensteuer weggelassen]. Jetzt überlege ich gerade, ob ich das übertragbar finde auf diesen Bereich. Die Frage wäre. . . Sofern es um freigewählten Individualverkehr geht, einfach so aus Jux und Dollerei, da würde ich schon denken: Ja, die, die es kaputt machen, sollen es dann auch bezahlen. Dann sollen die schon merken, dass es teuer ist. Aber so einfach geht es ja nicht. Da habe ich schon den Eindruck – sei es, dass jetzt Berufszweige dran hängen, oder dass Leute gar nicht aus Jux und Dollerei sondern einfach, weil sie den und den Job haben, fahren müssen, dann denke ich auch, das ist ja was, wo wir für die Umweltschäden insgesamt verantwortlich sind. Nicht nur einfach auf der individuellen Schiene, sondern so wie bei uns eben gesteuert wird, und da bekomme ich doch schon den Eindruck, das sollte breiter gesteuert werden. Aber durch so eine Ökosteuern wird es ja auch relativ breit gestreut. Das ist ja nicht nur so. . .

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuern verwendet werden?

Paul: Schwierige Sache. Ich finde das schwierig, weil wenn ich das für was Anderes ausgeben, würde ich ja sagen, dass das mit der Rente nicht so wichtig ist. Aber das ist ja ein sehr zentrales Problem, was bei uns da vorherrscht. Und von daher finde ich das auch nicht dumm zu sagen, in diesem Bereich tun wir das hin, damit wir da irgendein Gleichgewicht überhaupt kriegen, und das in irgendeiner Weise auch finanzieren können. Sonst fallen mir natürlich noch irgendwelche soziale Dinge noch ein. Dieses eine Prozent, so ein Ökoaspekt, erneuerbare Energien, ist natürlich etwas, was mit dem Thema, weswegen die Ökosteuern erfunden wurde, also jetzt mit dem Namen Ökosteuern für mich sehr zentral zu tun hat. Und da fände ich auch sehr wichtig, auch gerade zukunftssträchtig, wenn man in die Richtung noch einiges investieren würde, weil wir oft noch zu kurzfristig denken.

Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuern eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Paul: Die Schwierigkeit, die ich damit habe, ist, dass ich den Gesamtpott sehe. Und ich denke, wenn ich dafür mehr ausgeben, dann habe ich jetzt wieder woanders die Lücke, dann muss ich wieder gucken, wo ich das denn hernehme. Das ist ja das Jonglieren, was ja in so einem Haushalt eines ganzen Staates, was ja schwierig ist. Das wäre ansonsten für mich ähnlich zu sehen wie die Geschichte mit den erneuerbaren Energien. Natürlich finde ich das wichtig und zukunftssträchtig, wenn man sagt, wir müssen vom Individualverkehr runter, zumindest was daran umweltbelastend ist. Wenn ich mir vorstelle, dass es ja mittlerweile auch Überlegungen gibt, wie Individualverkehr der Zukunft aussehen könnte, der gar nicht mehr so umweltbelastend ist, das wäre auch eine Überlegung, ob man in solche Projekte investiert oder so. Dass nicht alle hordenmäßig immer in eine bestimmte Richtung, sondern dass das auch individueller geregelt ist, das wäre ja auch vielleicht ganz toll. Nur, wie kann es so geleistet werden, dass es nicht mehr die negativen Seiten hat.

Interviewer: Hat es für Dich irgendeinen Einfluss auf die Bewertung der Ökosteuern, dass die in erster Linie von den Grünen stammt?

Paul: Ich stehe nun, was mein Wahlverhalten angeht, dieser Partei durchaus nahe, deswegen diskreditiert das für mich die Ökosteuern nicht. Ich überlege gerade, wie das wäre, wenn das von einer anderen Partei gekommen wäre. Kann ich schwer sagen. Ist nun mal gerade so. Von daher ist es nun nicht etwas, was das Ding jetzt für mich verdächtig machen würde. Dass ich diese Argumente sinnvoll finde, begründet ja auch, dass ich als Wähler eine gewisse Nähe zu dieser Partei habe. Weil diese schlichte Einsicht, dieser alte grüne Sponti-Spruch „Ihr geht mit unserer Erde als hättet ihr noch eine zweite im Keller!“ Das ist ja nicht von der Hand zu weisen. Von daher denke ich, wir können nicht immer ohne Ende verbrauchen und Ressourcen aufbrauchen, und keinen Gedanken daran verschwenden, wie das denn für die Zukunft weitergehen könnte. Von daher finde ich das schon sinnvoll.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuern?

Paul: Nein, gar nicht.

Interviewer: Fährst du gerne Auto?

Paul: Mir macht Autofahren grundsätzlich Spaß. Einfach so. Je nachdem, was für ein Auto. So ein altes Auto ist das mit dem Spaß sehr in Grenzen. Ja, dass bei mir immer schon der Gedanke eine Rolle spielt, nicht aus Jux und Dollerei in der Gegend rumzufahren und wenn möglich – wobei möglich auch heißt: wenn es mir mal wieder gelingt, meinen inneren Schweinehund zu überwinden

– doch stärker das Fahrrad zu nehmen oder so was. Ich fahre viel in der Innenstadt. Das ist jetzt, gerade wenn die Winterzeit wieder vorüber ist, viel attraktiver mit dem Fahrrad zu fahren. Wenn Regen ist, dann ist dann eben schlecht. Ich muss dann oft in guten Klamotten irgendwo rumsitzen, und wenn ich mich dann erst mal aus irgendeinem Gummi pellen muss, und weiß dann gar nicht, wohin mit den Klamotten – ich hab zwar alle so was jetzt – aber das ist dann einfach schwierig. [weitere Ausführungen zur persönlichen und örtlichen Situation weggelassen.]. Ich habe mal ausgerechnet, dass ich für den Weg maximal 5-10 Minuten länger brauche. Und was mir natürlich gut tut, dass ich normalerweise von meinem zeitlichen Wochenplan her überhaupt nicht dazu komme, irgendeinen Sport zu treiben. Und dann stattdessen mal mit dem Fahrrad zu fahren, ist auch nicht verkehrt. Also, da gibt es viele Argumente, die an der Stelle gegen das Auto sprechen, obwohl ich grundsätzlich gerne Auto fahre.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Paul: Ich weiß nicht, ob man so was einführen kann, dass die Leute, die mit keinem großen Einkommen – das ist jetzt wieder meine Art von Gerechtigkeit, dass ich denke, die Leute, die genug Geld haben, sollen sie sich nicht so beschweren, dann können die es sich ja leisten – aber gerade die, die jetzt kein großes Einkommen haben und jetzt wirklich regelmäßige weite Fahrten zwangsläufig mit dem Auto leisten müssen, dass es irgendeine Möglichkeit gibt, dass die das – weiß ich auch nicht. Wenn die das steuerlich vergünstigt bekommen, können die ja sowieso – weiß ich nicht. Aber da kenne ich mich zu wenig aus. Das ist ja nur das, was ich ja manchmal bei Leuten höre. Bei jungen Ehepaaren oder bei älteren Leuten, die sagen: „Jetzt ist es immer so schwierig die Enkelkinder zu besuchen, das haut gleich wieder so ins Geld. Jetzt hätte man endlich mal die Möglichkeit, viel in der Weltgeschichte rumzujuckeln.“ – Die können es dann nämlich auch nicht steuerlich absetzen als Rentner.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Paul: Ich hab immer mal im Fernsehen so Berichte gesehen, wo dann bisweilen auch kritische Beiträge kamen, wo es grundsätzlich um Zusammenhang von Ökosteuer und bestimmten Energieverbräuchen in Unternehmen ging. Und wo die dann nachgewiesen haben, dass gerade durch die Ökosteuer bestimmte Schüsse nach hinten losgingen. Ich weiß aber nicht mehr genau, wie das war. Und da würde ich mir immer wünschen, das Politik darauf flexibel reagieren kann. Wo ich dann denke, ja das ist ein Kritikpunkt. Und da habe ich dann manchmal den Eindruck, das ist jetzt so ein Prestigeobjekt, und das pauken wir durch und fertig – egal ob das jetzt eine Ökosteuer ist oder was ganz anderes. Die Möglichkeit, noch mal zu gucken, ist das evtl. im Detail zu verbessern oder brechen wir uns dabei einen Zacken aus der Krone? Oder auch noch mal Kritik wahrzunehmen, wenn das Ganze mal ein halbes Jahr gelaufen ist, und wir merken, hier und da hakt es. Das fände ich grundsätzlich gut, egal ob das jetzt eine neue Steuer ist oder was Anderes und egal, von welcher Partei das ist. Aber dass man einfach nach gewissen Erfahrungen noch mal gucken kann, wo müssen wir noch mal nachschrauben, weil dies oder jenes doch nicht so funktioniert, wie wir uns das gedacht haben, oder da haben wir noch gar nicht dran gedacht, und das ist jetzt eingetreten und so.

46 Jahre
Hochschulabschluss
Pfarrer (=Beamter)
Auto
Einkommen?
männlich

Interview 11:

Interviewer: Woran denkst Du, wenn Du den Begriff 'Ökosteuer' hörst?

Lars: An die Benzinpreise als erstes.

Interviewer: [Beschränkung auf Mineralölsteuer.] Was hältst Du spontan von der Ökosteuer?

Lars: Die Idee ist nicht schlecht, aber was daraus gemacht wird, ist mir nicht so ganz klar.

Interviewer: Wenn Du an Auto- und Straßenverkehr denkst, gibt es da Deiner Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Lars: Ich bin Lkw-Fahrer. Ich hab Probleme mit den Pkw-Fahrern. Ich finde, dass viele Leute auf der Autobahn uns zum Beispiel ausbremsen. Wenn man so ein Ding wirklich mal auf 80 hat, und muss dann wegen so einem Pkw abbremesen, dann verheizt man auch wieder eine ganze Menge Sprit, die man eigentlich nicht bräuchte. Was sehr oft passiert, wenn man Autobahn fährt. Dass Leute aus dem Beschleunigungsstreifen einen Bremsstreifen draus machen. Sonst eigentlich nichts.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Lars: Die Pkw-Fahrer. Die Schuld dafür würde ich dem Autofahrer geben, der sich dem fließenden Verkehr nicht anpassen kann.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würdest Du mir die Ökosteuer beschreiben?

Lars: Die ist eigentlich dazu angeschafft worden, um die Lohnnebenkosten zu senken. Nur, ich weiß nicht, da ist nicht allzu viel von übrig geblieben. Ich sehe keinen Effekt in der Wirtschaft, dass sich da irgendwas geändert hätte. Wenn man jetzt die Lohnnebenkosten senkt, müsste man eigentlich mehr Arbeitsplätze dadurch schaffen können. Aber es passiert nicht. In dem Betrieb, wo ich arbeite, werden immer weniger Leute statt mehr. . . und es wird immer mehr Druck von oben und der Arbeitsdruck wird immer höher. Ich hab mir eigentlich einen anderen Effekt davon versprochen, dass da jetzt Arbeitsplätze entstehen. Klar, wenn der Unternehmer weniger Kosten hat, kann der dafür mehr Leute einstellen. Nicht um seinen Gewinn so zu steigern.

Interviewer: Und warum glaubst Du, dass das nicht funktioniert? Dass da keine Arbeitsplätze entstehen?

Lars: Ich wüsste nicht warum. Ich kann's nicht erklären. Das war meine Vorstellung, die hat sich nicht erfüllt, aber ich kann den Grund nicht finden, warum es nicht klappt.

Interviewer: Du bist aber der Meinung, dass eigentlich Arbeitsplätze entstehen müssten, wenn man die Lohnnebenkosten senkt.

Lars: Ja.

Interviewer: Weißt Du, was und wie viel besteuert wird?

Lars: Die Benzinsteuern war. . . die ist jetzt. . . Ich weiß es nicht genau. Es wäre jetzt eine Raterie.

Interviewer: Gut. [Ökosteuer-Konzept erklärt]

Lars: Ich hatte an 6 % gedacht.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Weißt Du, wofür das Geld ausgegeben wird?

Lars: Es soll ein Teil in den Straßenbau und ein Teil soll ja zur Senkung der Lohnnebenkosten gehen.

Interviewer: Ja, [Ökosteuer-Konzept erklärt] Gibt es noch ein anderes Ziel hinter der Ökosteuer außer Arbeitsplätze zu schaffen?

Lars: Den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, vielleicht. Dass man den Leuten sagt, das Autofahren wird zu teuer. Wenn ich mal bei fünf Mark bin pro Liter, dann überlege ich mir das, ob ich mit dem Auto in die Stadt fahre. Wenn ich 2 Liter Benzin brauche, um in die Stadt raus und rein zu fahren, das sind 10 Mark, und wenn ich dann für 4 Mark mit der Bahn fahren kann, dann nimm ich vielleicht die Bahn. Mach ich aber auch auf der anderen Seite die Autoindustrie kaputt. Loch auf – Loch zu.

Interviewer: Findest Du das Ziel, weniger Auto fahren, richtig?

Lars: Es kommt immer drauf an, wo man wohnt. Wenn ich hier im Zentrum wohne, dann brauche ich eigentlich kein Auto, dann kann ich alles gut so zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln bedienen. Aber ich wohne z. B. ein paar Kilometer raus aus der Stadt und wenn ich meine öffentlichen Verkehrsmittel nehme, dann stehe ich abends um 11 Uhr da und muss mir ein Taxi nehmen, weil da nichts mehr fährt.

Interviewer: Kommt dann also drauf an, wo man wohnt?

Lars: Ja, ich würde auch sagen, im Innenstadtbereich. . . O. k. die Leute können sich ja ein Auto anschaffen, wollen am Wochenende vielleicht mal ins Grüne. Aber um hier um die Ecke zu fahren, das lohnt sich eigentlich gar nicht.

Interviewer: Glaubst Du, dass Leute wirklich weniger Auto fahren, wenn Sprit teurer wird?

Lars: Ich persönlich überlege mir schon, ob ich mit dem Auto fahre.

Interviewer: Wegen der Ökosteuer oder hohen Spritpreise?

Lars: Ja, aufgrund der gestiegenen Spritpreise. Da überlege ich mir das, ob ich um die Ecke zum Rewe fahre. Wenn ich mit dem Auto fahre, sind das 2 Minuten, wenn ich zu Fuß gehe, sind das 6 Minuten. Dann gehe ich – wenn es nicht regnet – zu Fuß.

Interviewer: Weißt Du eigentlich, wer die Ökosteuer vorgeschlagen und durchgebracht hat?

Lars: Die ist von der jetzigen Regierung durchgebracht worden.

Interviewer: Und welche Partei steht besonders dahinter?

Lars: Ich glaube, der Hauptanstoßpunkt war von den Grünen.

Interviewer: Und macht das für Dich einen Unterschied, dass die Ökosteuer von den Grünen stammt?

Lars: Nein, eigentlich nicht. Ich habe lange mit den Grünen sympathisiert. Aber mittlerweile sind sie ja nicht mehr die Grünen, jetzt sind sie ja irgendwas anderes geworden.

Interviewer: Hältst Du die Ökosteuer für gerecht?

Lars: Es gibt ja satte Ausnahmen. Es gibt ja z. B. die Landwirtschaft, die hat eine Ausnahme. Dann beziehen Großbetriebe ihren Strom sowieso billiger als wir Kleinen. Wer viel verheizt, der kriegt's billig. Und wer wenig braucht, der muss dafür bezahlen. Ich hab ein Haus und ich muss Heizöl tanken – ich krieg das Heizöl nicht zu dem Preis wie es z. B. der Unternehmer kriegt.

Interviewer: Aber bei der Benzinbesteuerung gibt es wenig Ausnahmen, nur die Landwirtschaft und die öffentlichen Verkehrsmittel. Findest Du es da gerecht? Man könnte ja sagen, dass es ungerecht sei, weil arme und reiche, Land- und Stadtbewohner alle gleich viel bezahlen müssen.

Lars: Bei der Landwirtschaft finde ich schon. . . Denen geht's ja sowieso ziemlich schlecht. Die Erlöse werden immer schlechter bei denen. Und bei den öffentlichen Verkehrsmitteln o. k. – um die zu fördern sollte man das ruhig machen.

Interviewer: Und sonst findest Du das gerecht?

Lars: Das andere finde ich schon gerecht. Ist ja für alle gleich.

Interviewer: Hältst Du es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Lars: Das finde ich fair.

Interviewer: Glaubst Du, dass die Ökosteuer ein bisschen dafür sorgt, dass das verwirklicht wird?

Lars: Das glaube ich nun gerade nicht.

Interviewer: Warum nicht?

Lars: Weil die Leute, die sehr viel mit dem Auto fahren, auch meistens sehr viel Kohle haben und meistens ein dickes Auto haben. Und denen ist es total egal, ob die Tankfüllung 100 oder 200 DM kostet.

Interviewer: Wofür sollten Deiner Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Lars: Ja, ich finde es schon richtig, dass es da rein fließt, weil wir ja mit der Rentenversicherung satte Probleme haben. Wenn die jetzt schon mit der Riester-Rente anfangen. . . Ich gehe in 2 Monaten in Rente, bei mir ist das nicht so tragisch, aber Leute wie Du – wer weiß, was da mal ist in der Zeit. Ich hab mit 50 gesagt, warte mal, wenn du so alt bist, dann weißt du, wie das aussieht.

Interviewer: Du würdest das so beibehalten?

Lars: Ja, würde ich akzeptieren, weil eben dort was getan werden muss.

Interviewer: Würdest Du einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn das Geld dafür eingesetzt würde, um den ÖPNV billiger zu machen?

Lars: Wäre auch eine Idee. Aber wie gesagt, das ist Loch auf – Loch zu. Mach ich die öffentlichen Verkehrsmittel billig, die Leute fahren mit dem Ding, dann mache ich die Autoindustrie platt, dann haben wir noch ein paar Tausend draußen stehen und die zahlen auch nicht in die Rentenversicherung ein oder nur den geringsten Beitrag als Arbeitslose. Dann geht das Ding auch wie-

der den Bach runter. Das ist für mich ökologisch eigentlich nicht sinnvoll. Da gebe ich was hin und da nehme ich was weg.

Interviewer: Hast Du einen anderen Vorschlag, wie man's anders machen sollte?

Lars: Nein. Man hat schon mal drüber diskutiert, aber man kommt da zu keinem Ende.

Interviewer: Fühlst Du Dich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Lars: Momentan nicht. Ich hab's geschluckt. Ich kann auch nix dran ändern.

Interviewer: Fährst Du eigentlich gerne Auto.

Lars: Nein. Ich fahre beruflich Auto, und am Wochenende fahre ich überhaupt nicht gerne Auto. Das reicht mir. Die 5 Tage in der Woche, die reichen mir, Auto zu fahren. Am Wochenende da laufe ich viel oder fahre Fahrrad. Aber Autofahren ganz minimal, nur in Notfällen.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Du die Ökosteuer akzeptierst bzw. besser findest?

Lars: Ich wüsste nichts, was daran zu ändern wäre.

Interviewer: Z. B., dass man das Geld anders ausgibt, oder dass man niedrigere oder höhere Steuersätze macht, oder Ausnahmen für Armen oder. . .?

Lars: Da war ja mal irgendwas geplant. Das nach Hubraum zu staffeln, dass man kleinere Autos auf die Straße bringt, und die dicken Autos dann mehr bezahlen. Es war ja mal so was geplant, dass man das dann auf die Kfz-Steuer umlegt. Aber, wie gesagt, der, der den 600er fahren will, der fährt den dann auch, dem ist das so was von egal.

Interviewer: Da kann man also nichts dran machen?

Lars: Ich wüsste nicht was man daran ändern könnte, um es besser zu machen.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Du zur Ökosteuer sagen möchtest?

Lars: Das einzige, was ich finde, dass mittlerweile bei Benzin und Diesel – wenn man sich das mal anguckt – der Steueranteil, es ist ja nicht nur die Ökosteuer, zwei Drittel ausmacht, so ungefähr. Der Staat schöpft da ja schon ohne Ende ab. Irgendwann ist ja mal das Maß voll. Und dann erzählen wir immer, ja die Araber nehmen uns das Geld weg. Die Araber nehmen uns kein Geld weg, die schenken uns das Zeug ja fast. Irgendwann ist ja mal die Grenze erreicht, wo man sagt, das kann doch nicht wahr sein. Es kann doch nicht irgendwas mit 90 % besteuert sein.

Interviewer: Sonst noch was?

Lars: Ich fand die Vorgabe dieser Sache eigentlich ganz gut. Bloß ich sehe keinen Erfolg da drin. Das ist das, was mich daran stört an der Ökosteuer. Dass das was ich mir gedacht habe, was dabei rauskommen würde, eben halt nicht passiert.

Interviewer: Wenn jetzt jemand Zahlen präsentierte, wonach die Ökosteuer Arbeitsplätze geschaffen wären, dann wärst Du mehr überzeugt?

Lars: Ja. Ich akzeptiere das zwar, aber ich sehe nicht den Erfolg der Sache.

62 Jahre

Lkw-Fahrer (sozialversicherungspflichtig)

Volksschule (weniger als Mittlere Reife)

Auto

1000-2000 €

männlich

Interview 12:

Interviewer: Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff 'Ökosteuer' hören?

Hermann: Benzin, Benzinststeuer

Interviewer: Was halten Sie spontan von der Ökosteuer?

Hermann: völlig übertrieben, und wird nicht dafür benutzt, wofür es uns gesagt wird

Interviewer: Was heißt völlig übertrieben?

Hermann: Viel zu hoch, der Steuerzahler wird mal wieder an seiner schwächsten Stelle geschöpft

Interviewer: Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Hermann: Der Zustand unserer Straßen, der ist katastrophal. Gemerkt erst jetzt auch, wenn ich mit dem Zweirad unterwegs bin. Ich fahre Schlangenlinien, die Leute meinen, ich wäre besoffen, dabei weiche ich nur den Schlaglöchern aus. Das ist eigentlich alles. Denn wenn man da mit dem Zweirad reinkommt, das knallt fürchterlich, das merkt man mit dem Pkw gar nicht so aber mit dem Zweirad. Mitunter ist das lebensgefährlich, z. B. auf dem Nordring in Bochum, wenn die Straße dann noch nass ist, ist das lebensgefährlich.

Interviewer: Sonst noch etwas oder ist das das zentrale Problem?

Hermann: Das ist erst mal das, was mir im Moment dazu einfällt.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Hermann: Die Stadt Bochum.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würden Sie mir die Ökosteuer beschreiben?

Hermann: Wüsste ich jetzt im Moment nicht.

Interviewer: Was wird da genau besteuert?

Hermann: Das Benzin.

Interviewer: Und wie viel?

Hermann: Ich glaube, es ist jetzt wieder um 6 % gestiegen oder so.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Wissen Sie wie oft das schon um 6 Pfennig erhöht worden ist?

Hermann: Keine Ahnung, aber schon wiederholt.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Wissen Sie, wofür das ausgegeben wird, das Geld?

Hermann: Nein, das soll ja eigentlich Öko – weiß ich nicht, keine Ahnung. Aber wie gesagt, das ist einfach nur ein weiterer Griff in unsere Tasche. Das Kind muss nur einen Namen haben.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu senken?

Hermann: Nein.

Interviewer: Warum nicht?

Hermann: Ja, weil es falsch angepackt wird. Das muss anders angefasst werden.

Interviewer: Wie?

Hermann: Es kann nicht immer nur der kleine Mann dafür zahlen. Das ist der falsche Weg. Der Politiker müssten da anfangen, wo es wirklich wichtig ist. Und das heißt, - wie soll ich das sagen – der kleine Mann hat nicht mehr das Potenzial, die Politik ständig aus der Scheiße zu reißen. Das geht nicht mehr. Irgendwann ist das Potenzial erschöpft. Wir sind schon längst über der Grenze, schon lange. Und das hat die SPD genauso nicht in den Griff bekommen wie die CDU auch nicht, beide nicht.

Interviewer: Finden Sie den Ansatz auch falsch, überhaupt Geld in die Rentenversicherung zu tun, um damit Arbeitsplätze zu schaffen, oder wird das Geld dazu nur von den falschen Leuten genommen?

Hermann: Wir müssen erst mal Arbeitsplätze schaffen. Wenn wir Arbeitsplätze schaffen, erledigt sich das mit der Rentenversicherung. Denn automatisch kommt mehr in die Rentenkasse rein, nur auch im öffentlichen Dienst – wo ich es jetzt gerade ganz besonders sehe – werden überall Stellen gestrichen. Es werden Stellen gestrichen bei den Arbeitern, wo die Leute wirklich was tun, und der Wasserkopf ganz oben – es wird ein Arbeiter gestrichen, dafür werden zwei in der Verwal-

tung eingestellt, die das dreifache von dem verdienen, und nur die Hälfte von dem arbeiten, was das arbeitende Volk macht. Aber das ist auch eine Sache, die der Staat ja scheinbar so will.

Interviewer: Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Hermann: Nein. Das kann nicht funktionieren. Weil die Leute, die arbeiten, nehmen auch Arbeiten an, wo sie eine Stunde mit dem Auto fahren. Wenn ich dann sehe, wie der Nahverkehr sich entwickelt, das ist eine Katastrophe. Nicht nur die Bahn, sondern auch Busse, die mich niemals genau dahin bringen, wo ich hin will. Ich muss 53mal umsteigen, ich brauch eine Stunde für ein paar km, weil keine Anschlüsse passen. Das funktioniert nicht, damit kriegt man die Leute nicht vom Auto runter.

Interviewer: D. h. bei dem Nahverkehr würden die Leute auch Auto fahren, wenn das Benzin teurer wird?

Hermann: Ja, weil es nicht anders geht. Die Leute kommen einfach nicht pünktlich zur Arbeit und dann bringt es nichts. Nicht jeder wohnt an der U 35, wo man einsteigt und wieder aussteigt. Aber sobald man 2 oder 3 mal umsteigen muss und der Busfahrer einem nur zuwinkt, weil der andere Bus 2 Minuten Verspätung hat, das bringt es nicht. Da wird der Hals nur immer dicker. Und da bekommen sie keinen vom Auto runter.

Interviewer: Wissen Sie, von welcher Partei die Ökosteuer in erster Linie stammt?

Hermann: Keine Ahnung.

Interviewer: Es sind die Grünen. Macht das für Sie einen Unterschied?

Hermann: Na, gut, die machen zwischendurch mal den Mund auf, und dann kommt in der Regel nur Mist da raus. Ansonsten sind die nicht in der Lage, irgendwas wirklich durchzuziehen oder auch Verantwortung zu übernehmen. Ich bin innenpolitisch nicht so bewandert, aber man sieht immer mal oder hört Sprüche in den Nachrichten u. s. w. Die reißen den Mund auf aber im Endeffekt kommt da nichts bei rum. Das bringt es nicht. Und dann wie gesagt, sie greifen uns wieder in die Tasche.

Interviewer: Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?

Hermann: Nein.

Interviewer: Warum nicht?

Hermann: Wenn sie dahin käme, wo sie hingehört, wenn wirklich was damit gemacht würde, aber – es bringt nichts. Es ist der falsche Weg.

Interviewer: Wofür sollten Ihrer Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Hermann: Wenn es denn wirklich auch in der Rentenkasse was bringen würde, dann würde ich auch da ja noch nicht mal was zu sagen. Aber auch da bringt es nichts, es fließt wieder in Kanäle, wo es nicht hingehört. Und wir zahlen so viel Steuern, und was hört man dann? – Die Politiker stopfen sich die Taschen voll und werden nicht mal dafür bestraft. Siehe Kohl. Andere von uns hätten sie schon längst aufgehängt. Den kleinen Mann hätten sie eingesperrt auf Lebenszeit, aber solche Leute laufen dann noch mit geschwellter Brust durch die Gegend. Köln, Wuppertal u. s. w. die Politiker stopfen sich die Taschen voll ohne Ende. Vertrauen ist auch kaum noch da. Da brauch mir kaum noch ein Politiker kommen, der noch seinen Finger hoch hebt.

Interviewer: Würden Sie einen hohen Benzinpreis im Rahmen der Ökosteuer eher akzeptieren, wenn durch die Einnahmen die Fahrt mit dem ÖPNV billiger würde?

Hermann: Ja, siehe an dem neuen Objekt, Transrapid. Was man da ausgerechnet hat, wo die Fahrkarte 70 € kosten soll oder so. Also, tut mir leid. Auch das wird viel zu teuer, die sollten das etwas günstiger machen, dann würden die Leute auch eher umsteigen. Wenn man das dann komprimiert vernünftig. Es geht, wie man bei der U 35 sieht. Ich brauche keinen Fahrplan für diese U-Bahn. Ich gehe hin und die Bahn ist da. Und so muss das eigentlich funktionieren. Und wenn das ist, wenn so was klappt, wenn der öffentliche Nahverkehr funktionieren würde, dann wäre das auch o. k. Dann würde das auch jeder machen. Oder viele würden umsteigen und würden sich das überlegen.

Interviewer: Würden Sie die Ökosteuer eher akzeptieren, wenn durch die Einnahmen die Fahrt mit dem ÖPNV billiger würde? (noch mal)

Hermann: Dann würde ich sie eher akzeptieren, ja.

Interviewer: Halten Sie es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Hermann: Das sehe ich eigentlich auch so. Und oft sind es die Grünen, die den 30 Jahre alten Bus fahren, wo ich dahinter nichts mehr sehe, und ich hab einen tollen Kat drunter. Und der hat da hinten „Schützt die Umwelt!“ und „Rettet die Wale!“ und hinten kommt eine Qualmwolke raus ohne Ende. Nein, ich denke schon: Die, die viel fahren, sollen das dementsprechend viel bezahlen. Das ist schon richtig. Finde ich gut.

Interviewer: Fahren Sie gerne Auto?

Hermann: Ja. Ich bin Kraftfahrer von Beruf eigentlich. Ich fahre für mein Leben gern Auto.

Interviewer: Fühlen Sie sich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Hermann: Klar, sicher. Es zieht mir eine Menge Geld aus der Tasche. Obwohl ich gar nicht so viel fahre. Aber ich stecke mein Geld auch mehr in etwas neuere Autos dann, und halte mich an diese neuen Normen, d. h. mein Auto hat den fast neuesten Kat drunter, und das finde ich auch in Ordnung. Aber es wird niemals – so wie die Grünen es vielleicht auch wollen – es wird niemals Schokolade aus dem Auspuff kommen. Das können sie vergessen. Also, es gibt auch Grenzen. Und wir können auch nicht – wie die Deutschen es oft wollen – Vorreiter für alles sein. Andere riesige Umweltverschmutzer wie Amerika oder Russland stören sich einen Scheiß darum und wir können alleine die Welt nicht retten. Das kriegen wir nicht hin. Da können sie noch so viele Ökosteuern draufknallen. Wenn die Amis das nicht wollen. Der ist ja noch nicht mal in der Lage, die Klimakatastrophe zu erkennen, der neue Präsident da, aber die Welt zu bomben, das kann er. Aber wir alleine können die Welt nicht retten auch mit so vielen Ökosteuern.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Sie die Ökosteuer akzeptieren bzw. noch besser finden?

Hermann: Ja, sie müsste dahin fließen, wo sie hingehört. Die hat in der Rentenkasse eigentlich nichts zu suchen. Die Ökosteuer ist dafür da, meiner Meinung nach, die Umwelt zu verbessern. D. h. also irgendwas in irgendwelche Umweltprojekte zu stecken, dafür sollten sie eigentlich genutzt werden.

Interviewer: Und dann würden Sie sie zumindest eher akzeptieren?

Hermann: Dann würde ich sie eher akzeptieren. Aber so nicht. So ist das einfach nur eine Finanzierung der Löcher, die die Politiker verantworten. Nichts Anderes. Sie wird nicht zweckmäßig angebracht.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Sie zur Ökosteuer sagen wollen?

Hermann: Abschaffen – sofort!

44 Jahre

Hausverwalter

Angestellter im öffentlichen Dienst, sozialversicherungspflichtig

Hauptschulabschluss

Auto

ca. 2000 €

männlich

Interview 13:

Interviewer: Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff 'Ökosteuer' hören?

Lukas: Spritpreise – aber betrifft mich nicht, ist egal.

Interviewer: [Interview auf Spritpreise eingeschränkt] Was halten Sie spontan von der Ökosteuer?

Lukas: Ich finde die in Ordnung.

Interviewer: Warum?

Lukas: Damit die Rentenversicherungsbeiträge nicht so steigen. Deswegen finde ich das vollkommen in Ordnung.

Interviewer: Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Lukas: Zu viel Lkws und auch zu viel Pkws.

Interviewer: Warum?

Lukas: Man kommt ja nirgendwo mehr durch. Sieht man doch tagtäglich auf der Straße, was da los ist.

Interviewer: Also wegen Stau?

Lukas: Alles, und Umweltverschmutzung.

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Lukas: Die großen Unternehmen, weil die ihre ganzen Sachen auslagern auf die Straße.

Interviewer: Und für die Pkws auch?

Lukas: Das ist ja hier so ein Ballungszentrum. Die Leute ziehen nach außerhalb. Da haben die dann weite Anfahrtswege.

Interviewer: Und wer ist dafür verantwortlich, was dagegen zu tun, diese Probleme zu lösen?

Lukas: Das muss der Staat machen.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würden Sie mir die Ökosteuer beschreiben?

Lukas: Da würde ich einfach so sagen: Die ist deswegen eingeführt worden, damit die Leute umdenken, damit weniger Kraftstoff verbraucht wird, allgemein gesehen für Klimaschutz u. s. w. Und auch deswegen damit unsere Rentenbeiträge nicht höher werden, für die Arbeitgeber. Damit die sich bei 21% einpendeln.

Interviewer: Was genau wird besteuert?

Lukas: Der Sprit, der Kraftstoff.

Interviewer: Und mit wie viel?

Lukas: Das weiß ich jetzt gar nicht. Aber die dritte Stufe, die war doch gerade, war das wieder 6 Pfennig?

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Wofür wird das eingesetzt das Geld?

Lukas: Ja, das soll ja für unsere Rentenversicherung eingesetzt werden.

Interviewer: Alles?

Lukas: Ja, ich dachte alles. Ist das nicht der Fall?

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Wissen Sie, welche Partei in erster Linie hinter der Ökosteuer steckt?

Lukas: Ja, ich denke mal, dass das die Grünen waren, hauptsächlich.

Interviewer: Macht das für Sie einen Unterschied, dass es von den Grünen kommt?

Lukas: Für mich nicht, ist egal.

Interviewer: Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Lukas: Ich glaube, ja. Ich glaube, ja. Und die Industrie sollte ja gezwungen werden, mehr kraftstoffsparende Autos zu bauen. Und die sind ja auch dabei.

Interviewer: Also das funktioniert auch?

Lukas: Glaube ich, ja.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt] Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Arbeitslosigkeit zu verringern?

Lukas: Mit den Arbeitsplätzen bin ich mir nicht so sicher. Denn wir haben ja für alle Leute keine Arbeit. Es gibt ja nicht für alle Leute mehr Arbeit, das gibt's ja nicht mehr. Da bin ich mir nicht sicher.

Interviewer: Dann bringt es also nichts, wenn die Arbeit billiger wird?

Lukas: Ja.

Interviewer: Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?

Lukas: Ich finde sie eigentlich mehr gerecht. Natürlich wenn einer darauf angewiesen ist aufs Auto, dann ist das natürlich für den hart. Das ist natürlich klar. Ich finde das eigentlich in Ordnung. Ich finde das gerecht.

Interviewer: Halten Sie es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Lukas: Ja, das sehe ich eigentlich auch so. Das ist zwar nicht immer so. Manche haben keine andere Möglichkeit, die müssen halt viel fahren. Die haben nicht das Geld, sich ein sparsames Auto zu kaufen. Das muss man auch überlegen. Nein, das ist schon richtig. Ist ja schon eingeschränkt worden, der Verkehr. Die Leute, die ich kenne, die fahren nicht so viel.

Interviewer: Wegen der Ökosteuer?

Lukas: Auch allgemein gesehen.

Interviewer: Fühlen Sie sich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Lukas: Ich persönlich eigentlich nicht. Ich meine, ich merk es zwar auch beim Tanken, ist klar. Aber beeinträchtigt nicht. Ich finde das in Ordnung.

Interviewer: Fahren Sie denn viel?

Lukas: Ich fahre nicht so viel.

Interviewer: Und fahren Sie gerne?

Lukas: Nicht mehr.

Interviewer: Wofür sollten Ihrer Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Lukas: Wenn ich entscheiden könnte – dann müsste ich jetzt überlegen. Da würde ich den Krankenkassen auch was geben.

Interviewer: Warum?

Lukas: Weil die auch Geld brauchen. Die sind ja auch alle überschuldet. Das ist ja auch nichts da. Da sind ja auch die Kassen leer.

Interviewer: Was halten Sie davon, einen Teil der Einnahmen für die Förderung des ÖPNV zu verwenden?

Lukas: Ach, so, ja. Da habe ich jetzt gedacht, das sei selbstverständlich. Da habe ich jetzt gar nicht dran gedacht. Das wird doch auch gemacht oder?

Interviewer: Nein, nicht von der Ökosteuer.

Lukas: Das finde ich auch ganz in Ordnung [bezieht sich auf Aufkommensverwendung für den ÖPNV]

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Sie die Ökosteuer akzeptieren bzw. noch besser finden?

Lukas: Für mich ist das erst mal so in Ordnung. Das bleibt so stehen. Mit der Rentenversicherung, das finde ich in Ordnung. Das wurde ja langsam Zeit.

Interviewer: Und was müsste verändert werden – Ihrer Meinung nach – damit die Ökosteuer in der Bevölkerung mehr angenommen wird?

Lukas: Das kann man genau so gar nicht begreiflich machen. Das ist schon ausreichend, so wie es ist. Das hat doch jeder gelesen, wofür das da ist. Man kann ja keine Geschenke machen. Da will ja jeder was haben.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was Sie zur Ökosteuer sagen möchten?

Lukas: Fällt mir nichts ein.

46 Jahre

Lkw-Fahrer, sozialversicherungspflichtig

Auto

Hauptschule

2000-3000 €

männlich

Interview 14:

Interviewer: Woran denken Sie, wenn Sie den Begriff 'Ökosteuer' hören?

Vera: Erst mal soll es ja eine Einsparung erbringen. Also, so sehe ich das. Dass man spart, um die Ressourcen u. s. w. nicht zu sehr aufzubrechen. Das wäre meine Meinung dazu. Was Anderes kann ich mir persönlich nicht darunter vorstellen.

Interviewer: Was halten Sie spontan von der Ökosteuer?

Vera: Ich halte an sich nicht allzu viel davon. Jetzt mal rein persönlich von mir aus gesehen. Ich würde sagen, ich gehe - ich bin auch vorher schon verantwortungsbewusst damit umgegangen, ich hab das nicht verplempert, habe weder Strom noch sonst irgendwas verplempert, oder - ich selbst fahre kein Auto - aber für kleine Wege oder was geht immer noch der öffentliche Nahverkehr. Also, ich denke mir immer mal, es mag Leute geben, die da drauf nicht achten, aber ich sage für mich: Ich schmeiß das Geld nicht zum Fenster raus. Und entsprechend verhalte ich mich auch eben mit der ganzen Sache, dass ich nicht zu viel Energie und sonst was verbrauche.

Interviewer: Und deswegen brauchen sie die Ökosteuer nicht?

Vera: Ich brauch das nicht. Für mich persönlich bräuchte ich das nicht. Denn im Endeffekt: Die, die nicht darauf zu achten haben, die Geld genug haben, die gar nicht so weit überlegen, die haben sowieso alles, die werden ihre Heizung nicht einen Grad runter stellen oder nicht ein Stück laufen. Die benutzen das Auto und ein entsprechend größeres als man als Privatperson hat. Und deswegen denke ich mir: Auch, die so groß darüber reden - also „das ist wichtig, wir müssen Einsparungen machen u. s. w.“ - dass die von allem gar nicht so betroffen sind.

Interviewer: [Beschränkung auf Mineralölsteuer].

Vera: Und in dem Fall denke ich: Warum wird das Flugbenzin nicht besteuert. Ich denke mal, wenn - dann ist doch nicht nur der Autofahrer an der ganzen Misere Schuld. Ich meine, ich kann mit einem Flugzeug mehr Menschen transportieren, das will ich gar nicht sagen - aber was verbraucht ein Flugzeug denn?

Interviewer: Ja, da haben Sie recht, das ist von der Ökosteuer ausgenommen.

Vera: Ja, die zahlen erst mal schon die normale Steuer ja nicht, und die Ökosteuer ja auch nicht. Deswegen sehe ich das irgendwo nicht ganz in Relation. Dann muss man beides machen.

Interviewer: Wenn Sie an Auto- und Straßenverkehr denken, gibt es da Ihrer Meinung nach dringende Probleme, Aspekte, wo man was tun müsste?

Vera: Ich bin kein Autofahrer, in dem Sinne, dass ich das direkt erkennen würde. Was ich nun denke: Wenn schon dann auf diesen Sachen eine Steuer gemacht wird, dann müssten auch die Straßen entsprechend in Ordnung gebracht werden. Dann müsste ich das Geld nicht für irgendwelche anderen Dinge, sondern eben nur: Das geht fürs Benzin, deswegen wird das, was ich da mehr einnehme, auch für den Straßenbau entsprechend ausgegeben, sei es für Lärmschutzwände, sei es für den Belag, weil man heute auch schon einiges mit dem Belag machen kann. Dass alles nicht so laut ist. Vor allen Dingen, viele Straßen sehen nun wirklich wie eine Holperbahn aus. [Diskussion der örtlichen Gegebenheiten weggelassen]

Interviewer: Wer ist verantwortlich dafür?

Vera: Erst mal, ich denke, die Bundesregierung hat das ja eingeführt. Also ist das erst mal an erster Stelle, dass die sich darum kümmert. Also eben das Geld, was sie dadurch mehr einnimmt, in falsche Kanäle kommt. Oder dass sie das eben delegieren muss, auf Landes- oder Stadtparlamente.

Interviewer: Wenn ich noch nie etwas von der Ökosteuer gehört hätte, wie würden Sie mir die Ökosteuer beschreiben?

Vera: Ich würde vielleicht sagen: Um den Verbrauch zu drosseln, also dass das nicht ins unermessliche steigt, dass nicht immer wieder neue Ressourcen angegriffen werden, dass wir auch der Nachwelt ein bisschen hinterlassen, also jetzt in Saus und Braus leben und alles nur für uns verwenden, dass für die anderen praktisch nichts mehr übrig bleibt.

Interviewer: Dass Mineralöl besteuert wird, haben Sie ja eben schon gesagt. Wissen Sie, wie hoch diese Besteuerung ist?

Vera: Nein. Dass muss ich ganz ehrlich sagen, weil ich mir in dem Sinne gedacht habe: Ist doch im Endeffekt quatsch das zu tun, weil der betroffen wird, der nicht das meiste davon hat.

Interviewer: [Ökosteuer-Konzept erklärt.]

Vera: Ich meine, ich hätte mal davon gehört. Aber das sind so Sachen, ich weiß, dass es besteuert wird, und dass es auch so und so viele Jahre hintereinander erhöht wird. Und dann lese ich immer von Zweckentfremdung, dass das irgendwo anders reingestopft wird oder andere Löcher damit gestopft werden. Und ich denke, wenn die betreffenden Leute dafür zahlen, also für eine gewisse Sache, dann muss da auch wieder hineingesteckt werden.

Interviewer: Wissen Sie denn wofür es derzeit verwendet wird?

Vera: War das nicht in die Rentenkasse?

Interviewer: Ja. [Ökosteuer-Konzept erklärt.] Wissen Sie, warum es in die Rentenversicherung gesteckt wird?

Vera: Warum, im eigentlichen Sinne, weiß ich nicht. Ich denke mal oder was für mich in Frage käme: Um nicht die Arbeiter und Angestellten nicht noch mehr zu belasten, um die Rentenversicherungsbeträge oder die Prozentzahlen ein bisschen stabil zu halten.

Interviewer: Ja. [Ökosteuer-Konzept erklärt.]

Vera: Ich meine – ganz ehrlich –, die beißen sich doch in den eigenen Schwanz. Die haben die Leute vorher alle auf die Straße geschickt. Also die ein gewisses Alter hatten. Da haben die „Raus aus den Betrieben, wir stellen Junge ein“. Was haben die Betriebe gemacht? – Die haben sich erst mal saniert. Die haben keine jungen Leute eingestellt. Es sei denn, die kamen mal irgendwo in Verdrückung. Aber insgesamt haben die doch die Leute nicht dafür eingestellt.

Interviewer: D. h. sie glauben nicht, dass dadurch dass die Rentenbeiträge etwas sinken oder stabil bleiben groß neue Arbeitsplätze entstehen?

Vera: Nein. Ich persönlich, was ich bisher erlebt habe, in den Jahren, wo man das bewusst miterlebt hat, kann ich mir das nicht vorstellen. Und ich denke mal, um neue Leute einzustellen müssen wir erst mal zwei drei Jahre an größerer Produktivität haben, dass die erst mal was verdienen. Oder mehr verdienen als sie es heute tun, um evtl. wieder neue Leute einzustellen. Heute wird die Arbeit umverteilt. Der eine, der weiß nicht, dass er noch geradeaus gucken kann. Der kriegt immer noch mehr aufgepackt. Der schafft es noch irgendwie, und wenn er selbst hinterher in der Ecke liegt. Das spielt ja keine Rolle, dann wird er eben abserviert. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass die dafür neue Leute einstellen.

Interviewer: Glauben Sie, dass die Ökosteuer dazu beiträgt, die Umwelt zu schützen?

Vera: Funktioniert auch in dem Sinne nicht.

Interviewer: Warum nicht?

Vera: Ich halte da nichts von. Wissen Sie, so Maßnahmen, die Ihnen so aufs Auge gedrückt werden. Es gibt Leute, die heute nicht mehr um die Ecke laufen können. Und die gebrauchen das Auto weiter, auch wenn sie am Monatsende nichts mehr zu essen haben. Ich meine, die werden auf andere Weise wieder sparen, dass sie das herausbekommen. Aber es ist ja so bequem. Und die wenigsten denke ich, die überlegen dabei: „Da muss ich ja jetzt mehr dafür bezahlen. Das ist ja jetzt die Ökosteuer, die ich bezahle. Also läufst Du dafür“.

Interviewer: Also selbst, wenn das Benzin ein bisschen teurer wird, fahren die Leute trotzdem nicht weniger Auto?

Vera: Kann ich mir nicht vorstellen, die haben sich daran so gewöhnt. Ich meine, wen es dann trifft, das sind die Pendler. Die dann wirklich echt davon betroffen sind. Ihnen wird ja eingeredet, flexibel zu sein. Die ja evtl. einen Arbeitsplatz in irgendeiner Stadt annehmen. Die werden es hart merken. Die werden dann vielleicht das Auto für in dem Sinne private Sachen nur vielleicht einmal in der Woche nutzen. Das könnte ich mir dann schon vorstellen. Aber nicht wer, das Auto für mehr oder weniger nur private Zwecke nutzt.

Interviewer: Halten Sie die Ökosteuer für gerecht?

Vera: Nein, ich finde das auch nicht gerecht. In dem Sinne finde ich das nicht gerecht, weil die auf alle gleichmäßig verteilt wird. Ob sie jetzt einen kleinen Mini da fahren oder sie fahren ein großes Auto. Der Verbrauch ist zwar höher also zahl ich mehr. Aber derjenige, der das große Auto fährt, der spürt das doch gar nicht.

Interviewer: Weil er mehr Geld hat?

Vera: Ja, weil er eben mehr Geld im Portemonnaie hat. Also bei dem läuft sowieso alles weiter.

Interviewer: Halten Sie es für fair, dass derjenige, der viel zur Umweltbelastung beiträgt, auch viel dafür zahlt?

Vera: Ja, sicher. Aber trifft es dann nicht den Pendler oder diese Leute, die dann aufs Auto angewiesen sind. Es gibt ja Orte, die sie gar nicht mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichen können. Oder dann sind sie noch ein paar Stunden länger unterwegs. Und diejenigen, die erreichen sie sowieso nicht. Und evtl. kriegen die das Auto noch von irgendwo gestellt. Sei es von Firmen, sei es so wie unsere Bundesregierung u. s. w., die erzählen ihnen alles „Sie müssen sparen“ und die fahren auch, wenn sie gesehen werden evtl. mal mit dem Fahrrad, aber gucken sie sich doch den Autopark mal an. Deswegen: Selbst trinken sie den Wein und den anderen predigen sie das Wasser.

Interviewer: Wofür sollten Ihrer Meinung nach die Steuereinnahmen aus der Ökosteuer verwendet werden?

Vera: Ich würde es dahin geben, wo es hingehört. Entsprechend Benzin dann auch für den Ausbau der Straßen. Nicht, dass wir unbedingt mehr Straßen brauchen. Die Anschlüsse sollten natürlich gemacht werden, also nicht irgendwo in der grünen Wiese das dann stehen lassen. Das soll schon gemacht werden. Wir brauchen auch nicht mehr Straßen. Nur wenn das dann zügig geregelt ist, und die Straßen einwandfrei in Ordnung, könnte ich mir vorstellen, dass der Verkehr recht gut fließt.

Interviewer: Würden Sie dann so was wie die Ökosteuer eher akzeptieren.

Vera: Ja, dann sehe ich den Sinn da drin.

Interviewer: Was hielten Sie davon, wenn ein Teil der Einnahmen der Ökosteuer für die Förderung des ÖPNV ausgegeben würden?

Vera: Da hätte ich nichts gegen. Da hätte ich wirklich nichts gegen. Denn das wäre ja auch noch eine Maßnahme. Von uns aus ist ja noch alles relativ gut zu erreichen. Es gibt ja noch Orte, wo man wirklich schlecht hinkommt. Dass die dann ein Auto benutzen u. s. w. Insgesamt würde ich schon sagen, öffentlicher Nahverkehr preiswerter machen, denn es ist recht teuer, wenn eine Familie mit der Bahn oder so fährt, dann kommt auch einiges zusammen. Also können die sich das auch weniger erlauben.

Interviewer: Wissen Sie, von welcher Partei die Ökosteuer kommt in erster Linie?

Vera: Ich würde in erster Linie sagen, die Grünen waren wohl die Initiatoren der ganzen Sache.

Interviewer: Macht das für sie einen Unterschied in der Bewertung der Ökosteuer?

Vera: Nein, überhaupt nicht. Das ist mir egal von welcher Partei die kommt. Ich meine, die werden sich evtl. auch was dabei gedacht haben. Das will ich ja gar nicht sagen. Nur das fließt nicht so wie ich mir das vorstelle.

Interviewer: Fühlen Sie sich beeinträchtigt durch die Ökosteuer?

Vera: Nein, das können wir nicht sagen. Wir gondeln sowieso nicht durch die Gegend in dem Sinne. Also von daher sehe ich das nicht so eng.

Interviewer: Was müsste passieren bzw. sich verändern, damit Sie die Ökosteuer akzeptieren bzw. noch besser finden?

Vera: Ich kann nur sagen, wenn die auf alle gleichmäßig – ist die ja nun, entsprechend ist sie natürlich gleichmäßig verteilt, aber im Endeffekt trifft es ja nur die kleineren Leute. Und dann denke ich mal, müssten die, die evtl. größere Wagen fahren, - ich weiß es nicht, wie man das im Einzelnen machen könnte, da habe ich mir noch nie den Kopf drüber zerbrochen – dass die dann doch kräftiger zur Kasse gebeten werden.

Interviewer: Gibt es noch etwas, was sie zur Ökosteuer sagen möchten?

Vera: Insgesamt fällt mir an sich nichts mehr dazu ein. Ich kann mich nur wiederholen. Von mir aus gesehen, gehe ich ganz vernünftig damit um, ich schmeiß nichts zum Fenster raus, weil man immer rechnen musste. Und deswegen denke ich mal – und wenn sie wirklich noch diese Ökosteuer in die Rentenversicherung reingeben, damit das andere nicht weiter erhöht wird, und dass die Arbeitgeber und Arbeitnehmer das auch gleichmäßig mit aufteilen würden, und Leute dafür einstellen – aber so viel ich immer die Zeitung aufschlage, lese ich immer: Da wird auf Kosten der Arbeitnehmer und Angestellten ihre Firma saniert. Die Leute landen auf der Straße. Von daher weiß ich nicht, ob man da nicht vielleicht ein bisschen Druck ausüben sollte. Dass man auch die Leute in Verantwortung nimmt, die für diese Sache auch Verantwortung übernehmen müssten. Die sollen das gleichmäßig aufteilen, aber dann auch jeden in die Pflicht nehmen. Nicht nur, dass der eine zahlt, und der andere einstreicht.

63 Jahre
Volksschule
Sekretärin
Einkommen ?
kein Auto
weiblich