

Handelsblatt online vom 05.04.2019

Meinung  
Gastbeiträge  
Gastkommentar

## Gastkommentar

### 'Klimaschutz vom Kopf auf die Füße stellen'

#### **Kohlekraftwerke zwangsweise stillzulegen ist überflüssig. Stattdessen sollte der Verkehrssektor Teil des europäischen Emissionshandelssystems werden.**

Nach den Vorschlägen der sogenannten Kohlekommission stehen demnächst die Vorschläge der Verkehrskommission an. Beide Vorschlagspakete dürften eines gemeinsam haben: minimale Klimaschutzwirkung, aber maximale Kosten. Dabei ist es überhaupt nicht schwer, die Klimaschutzpolitik wieder vom Kopf auf die Füße zu stellen und mit minimalen Kosten maximalen Klimaschutz zu bewirken. Die Lösung sollte eigentlich für einen Bundesminister für Wirtschaft und Energie und einen Bundesverkehrsminister der Partei Ludwig Erhards auf der Hand liegen: marktwirtschaftlich organisierter Klimaschutz. Für etwa die Hälfte der Treibhausgasemissionen haben wir bereits diese Lösung - das EU-System handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS). Entgegen in der Öffentlichkeit weit verbreiteter gegenteiliger Behauptungen hält dieses EU-System die ihm politisch vorgegebenen Klimaschutzziele zu 100 Prozent ein - und das zu geringstmöglichen volkswirtschaftlichen Kosten.

Die Klimaschutzziele des EU-Systems konkretisieren sich in den festgelegten jährlichen Mengen an Emissionsrechten, die dem EU-System zur Verfügung gestellt werden. Diese Mengen sinken von 2013 bis 2020 jährlich um 1,74 Prozent und von 2021 bis 2030 jährlich um 2,2 Prozent.

Entsprechend weniger können die etwa 12.000 Kraftwerke und größeren Industrieanlagen, die Teil des EU-Systems sind (ETS-Anlagen), emittieren. Das sind die politisch vorgegebenen Klimaschutzziele des EU-Systems und die werden absolut sicher eingehalten.

Alle Kohlekraftwerke in Deutschland sind ETS-Anlagen. Deren CO<sub>2</sub>-Emissionen sind EU-rechtlich somit gar keine 'deutschen' Emissionen mehr sondern 'EU'-Emissionen. 'Deutsche' Treibhausgasemissionen sind EU-rechtlich nur noch die Emissionen, die in Deutschland emittiert werden und nicht vom EU-System erfasst sind, die sogenannten Nicht-ETS-Emissionen.

Dies sind im Wesentlichen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs und des Wärmesektors sowie nicht vom ETS erfasste Industrie und Kleingewerbe. Deutschland ist nach EU-Recht verpflichtet, diese deutschen Nicht-ETS-Emissionen durch nationale Maßnahmen bis 2020 um 14 Prozent und bis 2030 um 38 Prozent - jeweils im Vergleich mit den Emissionen von 2005 - zu senken.

Unabhängig von diesen EU-Verpflichtungen hält Deutschland an seinem 2007 festgelegten nationalen Klimaschutzziel für 2020 fest. Das enthält sowohl die Nicht-ETS-Emissionen als auch die Emissionen der deutschen ETS-Anlagen, da es seinerzeit diese Differenzierung noch gar nicht gab.

Deutschland ignoriert damit nicht nur das zwischenzeitlich mit deutscher Zustimmung geänderte EU-Recht. Es ignoriert auch, dass deshalb dieses Ziel für den Klimaschutz gar keinen Sinn mehr macht.

Dieses irrelevante nationale Sonderziel für 2020 wird Deutschland nun deutlich verfehlen. Erstaunlicherweise wird dies in der deutschen Öffentlichkeit heftig beklagt. Noch erstaunlicher ist, dass für diese Zielverfehlung seit einigen Jahren die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Kohlekraftwerke verantwortlich gemacht werden.

Tatsächlich sind aber nicht diese, sondern der Verkehr für die Nichteinhaltung des nationalen Sonderzieles verantwortlich. Das weiß auch das Bundesumweltministerium. Um aber das Scheitern seiner nationalen Klimaschutzpolitik trotz der vielen ausgegebenen Milliarden Euro nicht eingestehen zu müssen, hat es seit Jahren einen anderen Schuldigen ausgemacht. Es behauptet wahrheitswidrig, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Kohlekraftwerke schuld sein und fordert daher einen 'Kohleausstieg'. Die Kohlekommission empfiehlt nun, vorzeitig Kohlekraftwerke in Deutschland stillzulegen und zur Erreichung einer Akzeptanz durch die Kraftwerksbetreiber und von den betroffenen Regionen bis zu 100 Milliarden Euro auszugeben. Sie behauptet, nur dadurch könne Deutschland seine neuen nationalen Sonderziele für 2030 und 2050 einhalten.

Staat kann die Kraftwerke nicht zwangsstilllegen

Abgesehen davon, dass eine staatliche Erzwingung der Stilllegung rechtlich unzulässig wäre und sowohl die Finanzierung als auch der Nutzen der 100 Milliarden noch völlig ungeklärt sind, es würde an den tatsächlichen Problemen der deutschen Klimaschutzpolitik aber so gut wie nichts ändern.

Um EU-Emissionsrechte löschen zu können, muss die Bundesregierung vorher überhaupt kein einziges Kohlekraftwerk stilllegen. Statt auf die Erlöse aus der Versteigerung der betreffenden Menge an Rechten zu verzichten, könnte sie mit den Erlösen einfach am Markt dieselbe Menge aufkaufen und dann diese löschen.

Dabei liegt die Lösung aller deutschen Klimaschutzprobleme auf der Hand: Der Klimaschutz im Verkehr muss marktwirtschaftlich organisiert werden. Das ist rechtlich und organisatorisch einfach. Die zuständigen EU-Richtlinien sehen ausdrücklich vor, dass jeder Mitgliedstaat eigenständig entscheiden kann, Sektoren seines nationalen Nicht-ETS-Bereiches in das EU-System handelbarer Emissionen zu überführen.

Deutschland könnte die sogenannten Inverkehrbringer von Kraftstoffen auf der ersten Handelsstufe verpflichten, entsprechend den bei der Verbrennung ihrer in den Handel gebrachten Kraftstoffe entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen EU-Emissionsrechte abzugeben. Dies sind die Betreiber von Zollagern im Wesentlichen bei Raffinerien und Häfen, also die Mineralölunternehmen. Diese könnten wie die bisherigen ETS-Anlagen behandelt werden. Man braucht dazu keine zusätzliche staatliche Kontrollbehörde, denn die Zolllager werden hinsichtlich der in Verkehr gebrachten Kraftstoffe schon jetzt über geeichte und verplombte Zähler von den Hauptzollämtern für die Energiesteuererhebung genau kontrolliert.

Zusätzliche Einnahmen in Milliardenhöhe

Dadurch entstünden für den Bundeshaushalt sogar nicht nur deutlich weniger Kosten als bei den Vorschlägen der Kohle- und der Verkehrskommission, sondern gar keine Kosten und stattdessen zusätzliche Einnahmen in Milliardenhöhe. Natürlich würden die Inverkehrbringer der Kraftstoffe die Kosten der Beschaffung der EU-Emissionsrechte einpreisen und die Autofahrer an der Tankstelle diese mitbezahlen.

Bei den derzeitigen Preisen für EU-Emissionsrechte wären dies aber nur etwa fünf Cent pro Liter. Die Tankstellen könnten daher ergänzend verpflichtet werden, diese Preiskomponente offen in den Tankrechnungen auszuweisen. Dann könnte jeder Autofahrer endlich sehen, wie viele CO<sub>2</sub>-Emissionen er verursacht und wieviel ihn dies kostet. Es wäre dann seine individuelle eigene Entscheidung, ob und wie dies sein Fahrverhalten ändert.

Der Bundestag könnte diese Regelung innerhalb weniger Monate beschließen und diese noch 2019 in Kraft treten. Da weitere ordnungsrechtliche oder finanzielle Eingriffe in den Verkehrssektor dann keinerlei Klimaschutzwirkung mehr hätten, könnte nicht nur auf die Umsetzung der Empfehlungen der Kohlekommission, sondern auch die der Verkehrskommission verzichtet werden. Der Klimaschutz wäre wieder vom Kopf auf die Füße gestellt und mit minimalen Kosten maximaler Klimaschutz erreicht.

**Hacker, Jürgen**

<b>Quelle:</b>	Handelsblatt online vom 05.04.2019
<b>Rubrik:</b>	Meinung Gastbeiträge
<b>Dokumentnummer:</b>	HB 24182344

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:** [https://pressearchiv.handelsblatt.media/document/HBON\\_\\_HB 24182344](https://pressearchiv.handelsblatt.media/document/HBON__HB 24182344)

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH - Zum Erwerb weitergehender Rechte:  
[nutzungsrechte@handelsblattgroup.com](mailto:nutzungsrechte@handelsblattgroup.com)

© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH