

Braunkohle-Deal reicht für Klimaziele nicht aus

Eine Ausweitung des Emissionshandels auf den Verkehrssektor erscheint zur Erreichung der deutschen Klimaziele sinnvoller als die von der Bundesregierung beschlossene Braunkohlereserve. VON KAI ECKERT

Als „entscheidenden Beitrag zur Erreichung der deutschen Klimaziele für das Jahr 2020“ hatte Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) die am 4. November beschlossene Braunkohlereserve bezeichnet. Insgesamt sollen acht Kraftwerksblöcke mit einer Gesamtkapazität von 2,7 GW vom Markt genommen, in eine Reserve überführt und dort nach und nach stillgelegt werden. Im Gegenzug erhalten die drei Betreiber RWE, Vattenfall und Mibrag für diese Maßnahme insgesamt 1,6 Mrd. Euro. „Dieser Deal ist weder ‚entscheidend‘, noch wird damit das deutsche Klimaziel wirklich erreicht“, kritisiert Jürgen Hacker vom Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz (bvek). Anders als Umweltgruppen wie etwa Greenpeace, die nach einer Kurzanalyse zur Zielerreichung von 40 Prozent eine Verdreifachung der

stillzulegenden Braunkohlekapazitäten fordern, sieht Hacker die Emissionen der Braunkohleverstromung weniger verantwortlich für das Nichterreichen der nationalen Reduktionsziele. „Die Emissionen der Braunkohlekraftwerke sind Teil der deutschen Emissionen, die dem EU-Emissionshandel unterliegen“, betont der bvek-Vorsitzende. Zwischen 2008 und 2013 seien die vom EU-Emissionshandel (EU-ETS) erfassten deutschen Emissionen um jährlich rund 4,8 Mio. t oder 0,9 Prozent gesunken. Die durch die Braunkohlereserve erzielte Emissionssenkung hat nach Einschätzung von Hacker gar keine Klimaschutzwirkung. „Die von den Braunkohlekraftwerken nicht mehr gebrauchten Emissionsberechtigungen stehen anderen Anlagen im EU-ETS zur Verfügung und werden dort im selben Umfang zu zusätzlichen Emissionen führen“, erklärt Hacker und ergänzt,

dass die Emissionen bestenfalls lediglich ins EU-Ausland exportiert würden. Auch wenn Deutschland auf dem Papier seine 40-Prozent-Reduzierung formell erreichen könne, blieben die globalen Emissionen unverändert und der deutsche Vorstoß somit für den Klimaschutz unwirksam.

Nur geringe Zusatzbelastung erwartet

Hacker plädiert für eine Ausweitung des EU-ETS auf andere Sektoren. Zwischen 2008 und 2013 ist der Treibhausgasausstoß in den bisher nicht vom EU-ETS erfassten Sektoren, wie etwa dem Verkehr, um durchschnittlich 3,4 Mio. t oder ein Prozent gestiegen. Seit Jahren hat sich der bvek für eine Einbeziehung des Verkehrssektors in den Emissionshandel ausgesprochen. Als organisatorisch einfachste, volkswirtschaftlich

kostengünstigste und sicherste Klimaschutzmaßnahme schlägt Hacker deshalb die Erweiterung des EU-ETS um die Kraftstoffe des Straßenverkehrs vor. Dazu müssten die Inverkehrbringer der Treibstoffe, also Raffinerien oder Erdölimporteure, in das EU-ETS integriert werden.

Die Kosten für die benötigten EU-Emissionsrechte könnten dann über die Tankquittung an die Endverbraucher weitergegeben werden. Dies würde nach Berechnungen Hackers die Preise für Otto-Kraftstoffe um 1,8 Ct/l und für Diesel-Kraftstoffe um rund 2 Ct/l erhöhen. Zur besseren Transparenz sollten auf der Tankquittung die der Kraftstoffart und -menge entsprechende Emissionsmenge sowie der Preisanteil für die EU-Emissionsrechte angegeben werden, damit die Endkunden ihre individuellen CO₂-Emissionen und CO₂-Kosten ablesen und bei

ihrem Fahr- und Kaufverhalten berücksichtigen können, heißt es in dem E&M powernews vorliegenden Strategiepapier des bvek.

Nach diesem Modell könnte die Bundesregierung die bestehende Reduktionslücke schließen und entsprechend weniger Emissionsrechte für den Straßenverkehrssektor zur Verfügung stellen. Auch die EU könnte, bei einer EU-weiten Umsetzung des bvek-Vorschlags, ihren Überschuss von 2 Mrd. Emissionsrechten abbauen, wenn alle EU-Staaten ihre Verkehrsemissionen halbieren würden. Für dieses Szenario rechnet der bvek mit einem Anstieg der CO₂-Preise auf 11 bis 14 Euro/t, die Verbraucher hätten bei einer durchschnittlichen Fahrleistung aber nur eine Zusatzbelastung von 20 Euro (Superbenzin) bis 40 Euro (Diesel-Kraftstoffe) pro Jahr zu tragen. **E&M**