

GASMARKT

Peter Rügge sieht noch nicht alle neuen Anforderungen an den Gasnetzzugang umgesetzt
Seite 17



CONTRACTING

Insbesondere Krankenhäuser können von Contracting-Lösungen profitieren und ihre Energiekosten senken
Seite 7



„Politisch ineffektiv und bürokratisch“

Der Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz e. V. (bvek) setzt sich für eine Überarbeitung des Projekt-Mechanismen-Gesetzes ein. E&M sprach mit dem Vorsitzenden Jürgen Hacker über die nötigen Änderungen und darüber, wie sich der Emissionshandel weiter entwickeln kann.

KAI ECKERT

E&M: Herr Hacker, der bvek fordert eine grundlegende Novellierung des Projekt-Mechanismen-Gesetzes. Was kritisieren Sie denn am bestehenden ProMechG?

Hacker: Wir kritisieren, dass mit dem ProMechG die Genehmigung deutscher Beteiligungen an CDM- und ausländischen JI-Projekten unnötig bürokratisiert wird und zusätzliche Prüfungsmechanismen vorgesehen sind. Unnötig deshalb, weil diese Prüfungen bereits auf der internationalen Ebene vom Executive Board des CDM, vom Methodologien Panel und den Verifizierern und Validierern intensiver und viel fachkundiger gemacht werden. Eine zusätzliche Prüfung in Deutschland ist also völlig unnötig.

E&M: ... das wird man bei der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt; Anm. d. Red.) nicht so gern hören.

Hacker: Aber die 2005 politisch gewollte zusätzliche deutsche Überprüfung ist nicht effektiv, da sie ja faktisch dadurch unterlaufen wird, dass die Projekte mit deutscher Beteiligung gar nicht in Deutschland angemeldet werden müssen. Viele Unternehmen melden ihre Projekte über Tochtergesellschaften im Ausland an, beispielsweise in England,

Holland oder Schweden, und lassen sie dort ohne den ganzen bürokratischen Aufwand genehmigen. Gegenwärtig ist das ProMechG politisch ineffektiv und bürokratisch nur kostenintensiv.

E&M: Neben dem Bürokratieabbau fordern Sie für einen neuen Gesetzestext aber auch exaktere Begriffsdefinitionen.

Hacker: Ja, gegenwärtig ist der Begriff der Projektträgerschaft völlig unzureichend und unklar definiert. Wann ist ein deutsches Unternehmen ein Projektbeteiligter, wann nicht? Das ProMechG hat eine ganz eindimensionale Sichtweise, bei der eigentlich nur der Direktinvestor in ein Projekt gesehen wird. Die Realität ist mit Projektentwicklern, Technologieanbietern und Emissionsgutschriften-Käufern aber wesentlich vielschichtiger. Alles das wird im jetzigen ProMechG überhaupt nicht

„Emissionsrechte faktisch mit der Tankrechnung bezahlen“

berücksichtigt. Und wirklich wichtig wäre für ein deutsches Gesetz eine Überarbeitung der Regelungen von Joint Implementation-Inlandsprojekten und dabei insbesondere der Aspekt der Zusätzlichkeit. Der Begriff steht zwar im ProMechG, wie er aber zu verstehen und anzuwenden ist und was das konkret bedeutet, wird

JÜRGEN HACKER UND DER BVEK

Der Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz e. V. wurde 2001 gegründet und will mit seinen 50 Mitgliedern die Diskussion der sehr komplexen Zusammenhänge bei der Einführung von Emissionsrechtehandelssystemen und grenzüberschreitenden Klimaschutzaktivitäten in Deutschland professionalisieren. Jürgen Hacker wurde 2005 bvek-Vorsitzender und verschaffte dem Verband auch auf der politischen Bühne in Berlin Gehör. So konnte der bvek die Versteigerung von Emissionsberechtigungen in der zweiten Handelsperiode gegen die Lobbyarbeit der Energiewirtschaft im Bundestag durchsetzen. „Das ist für unseren ausschließlich ehrenamtlich tätigen Verband ein wirklich großer Erfolg“, erzählt der Diplom-Wirtschaftsingenieur in seinem Büro über den Dächern von Berlin-Charlottenburg. Hacker machte sich 1986 mit der „Umwelt Management Beratung“ (UMB) zunächst u.a. als externer Immissionschutzbeauftragter selbstständig. Mitte der 1990er Jahre stieg er in den Themenkomplex Emissionsrechtehandel ein. Heute ist der inzwischen 59-jährige öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Verifizierung im Treibhausgas-Emissionshandel (eingeschränkt auf Feuerungsanlagen), er ist an der Entwicklung von CDM- und JI-Projekten beteiligt und als Emissionsrechte-Händler an der Nord Pool und der EXAA tätig. Bereits vor rund zehn Jahren versuchte Hacker, mehreren großen Unternehmen wie der Lufthansa, verschiedenen Energieversorgern und der Autoindustrie, klimaneutrale Produkte und Dienstleistungen nahezubringen. Aber damals waren deutsche Unternehmen „zu konservativ, zu abwartend und zu vorsichtig, um diese innovativen Möglichkeiten offensiv im Markt ihrer eigenen Produkte als umweltfreundliche und klimaneutrale Angebote darzustellen“, resümiert Hacker.



Jürgen Hacker: „Der Verkehrssektor lässt sich relativ einfach in den Emissionshandel eingliedern“

dort nirgendwo auch nur ansatzweise geregelt. Damit wird auch der zuständigen Behörde, der DEHSt, keinerlei Orientierung gegeben, wie sie den Begriff eigentlich anzuwenden hat. Politisch ist es aber wichtig, dass JI-Inlandsprojekte tatsächlich zusätzlich sind. Derzeit besteht die Gefahr, dass nicht wirklich zusätzliche Projekte genehmigt werden und das wäre, wenn man es genau betrachtet, natürlich eine Schädigung des Allgemeinwohls.

E&M: Was verstehen Sie unter dem Begriff Zusätzlichkeit?

Hacker: Im allgemeinen ist der Begriff dadurch definiert, dass ohne

die Anerkennung als CDM oder JI-Projekt diese Projektstätigkeit nicht durchgeführt würde. Mit der Anerkennung erhält der Projektträger das Recht, Emissionsgutschriften, die einen bestimmten Wert haben, generieren zu dürfen. Das heißt im Kern, dass ein Projekt nachweisen muss, dass es ohne diese Zusatz Erlöse nicht realisiert werden würde. Insbesondere bei deutschen JI-Inlandsprojekten muss dazu eine strenge Wirtschaftlichkeitsanalyse gemacht werden, in der dargestellt werden muss, dass die Wirtschaftlichkeit des Projektes ohne Anerkennung ungenügend ist und erst durch die zusätzlichen Erlöse ausreichend wird.

E&M: Bislang sind bei der DEHSt 66 JI-Vorhaben angemeldet, davon 59 sogar als Inlands-JI-Maßnahmen. Das zeigt doch eigentlich, dass das ProMechG funktioniert.

Hacker: Zu diesen Projekten kann man relativ wenig sagen, weil diese Vorhaben zwar bei der DEHSt angemeldet, aber die Projektunterlagen nicht veröffentlicht sind. Mit einer Ausnahme, nämlich einem Projekt in Nordrhein-Westfalen, weiß man nur, dass sie existieren. Als Außenstehender kann man aber nicht die Details der Projekte und insbesondere nicht deren Wirtschaftlichkeit beurteilen.

Soweit mir bekannt, sind das Projekte, die bei der DEHSt als Ideen angemeldet sind und teilweise schon sehr lange, seit ein oder zwei Jahren als Projektidee dort liegen, ohne dass sich deren Status bislang geändert hat. Ich habe große Zweifel, ob sie tatsächlich als JI-Projekt realisiert

werden. Aber ich kann mir durchaus vorstellen, dass auch in Deutschland eine ganze Reihe an potenziellen Projekten existiert, die als JI-Projekt realisierbar wären, wenn die Randbedingungen klarer und handhabbarer festgelegt würden. Im Augenblick gibt es im ProMechG keine wirkliche Klarheit und Sicherheit bei der Entwicklung von Projekten.

E&M: Mit dem kürzlich in Kraft getretenen Zuteilungsgesetz 2012 wird geregelt, dass Unternehmen bis zu 22 Prozent ihrer benötigten Emissionsrechte aus CDM- oder JI-Projekten beziehen können. Reicht diese Regelung nicht schon aus, um das Engagement deutscher Unternehmen in diesem Bereich zu verstärken?

Hacker: Diese Regelung heißt ja nur, dass die Unternehmen 22 Prozent Emissionsgutschriften aus JI- oder CDM-Projekten einsetzen können. Das heißt nicht, dass sie sich dazu tatsächlich auch in einem Projekt engagieren müssen. Und Sie sehen ja jetzt schon, dass es eine ganze Reihe an Swap-Vereinbarungen auf dem Markt gibt, wo Unternehmen Emissionsberechtigungen gegen Emissionsgutschriften aus den Projekten mit einer Tauschprämie von drei bis fünf Euro je Stück tauschen, ohne dass sie sich in irgendeiner Weise an den zugrunde liegenden Klimaschutzprojekten beteiligen müssen. Deutschen Unternehmen bietet es die Möglichkeit, die Tauschprämie zu vereinnahmen, ohne sich tatsächlich mit den Projekten näher beschäftigen zu müssen. Von daher schafft diese Regelung zwar einen gewissen Nachfragemarkt, gibt aber nicht unbedingt Anreiz, sich selbst aktiv an der Projektentwicklung oder Umsetzung zu beteiligen und das Erlöspotenzial von bis zu zehn Euro je Stück und mehr zu realisieren.

E&M: Erwarten Sie durch eine stärkere Umsetzung von JI-Inlandsprojekten eine Änderung im deutschen Energiemix?

Hacker: Ich glaube nicht, dass JI-Projekte in Deutschland den Energiemix nennenswert ändern werden. Ich gehe davon aus, dass ab 2013 die volkswirtschaftlichen Bereiche, die dem Emissionsrechtehandel unterworfen werden, immer mehr ausgeweitet werden und dass mittelfristig die gesamte Volkswirtschaft in den Emissionshandel eingegliedert werden wird. Dann wird gar kein Platz mehr für JI-Projekte vorhanden sein.

Fortsetzung auf Seite 2

Inhalt

Europa	10
Erneuerbare Energie	12
Klimaschutz	14
Marktplatz Energie	16
Termine	31
Stellenmarkt	53

JI ist eine Übergangslösung, solange noch nicht alle Sektoren dem Emissionshandel unterworfen sind, und kann daher längerfristig auf den Energiemix keine Auswirkungen haben.

E&M: Kann es nicht kompliziert werden, wenn der Emissionshandel auf andere Sektoren ausgedehnt wird? Ich denke da etwa an das Dienstleistungsgewerbe oder die privaten Haushalte ...

Hacker: Ja, man muss aber nicht an der tatsächlichen Emission von CO₂ ansetzen, sondern bereits beim Verkauf von fossilen Brennstoffen.

Beispielsweise lässt sich der Verkehrssektor relativ einfach in den Emissionsrechtehandel eingliedern, indem vorgeschrieben wird, dass ein Treibstofflieferant über die Menge der Emissionen, die seinen Absätzen entsprechen, Emissionsrechte besitzen und innerhalb einer Betrachtungsperiode abgeben muss. So müssen nicht die Emissionen von Millionen Autofahrern kontrolliert werden, sondern nur die 150 bis 200 Inverkehrbringer von Treibstoffen in Deutschland. Diese werden bereits jetzt über die Zolllager genau kontrolliert, sodass mit relativ geringem zusätzlichem bürokratischem Aufwand dieser Bereich voll erfasst werden kann.

Natürlich werden die Mineralölfirmen die Kosten für die Emissionsrechte genauso wie jetzt auch schon die Öko- oder andere Steuern in ihre Kraftstoffpreise einbeziehen. Dann wird der Autofahrer seine Emissionsrechte faktisch mit seiner Tankrechnung an der Tankstelle bezahlen. Das wirkt für ihn wie eine Preiserhöhung. Entsprechend wird er je nach seiner eigenen Präferenzentscheidung sein Fahrverhalten anpassen. Auf dem Wärmesektor kann man es genauso machen. Mit dem Bezug von Erdgas oder Heizöl wird sich über den Preis die notwendige Lenkungswirkung zur Verringerung der Emissionen ergeben.