

Autofahrt mit Zertifikat

Mit der VW-Diesel-Affäre werben Experten, den Verkehr in den Emissionshandel einzubeziehen.

Daniel Delhaes, Klaus Stratmann
Berlin

Kanzlerin Angela Merkel gehört zu den Fans des europäischen Emissionshandelssystems (ETS). Beim Klimagipfel in Paris lobte sie das System Anfang der Woche als „unbestechliches Instrument“, für das sie „eine sehr gute Zukunft“ sehe - weltweit. Auch ihre Partei, die CDU, hat das System für sich entdeckt. Auf ihrem Bundesparteitag Mitte Dezember sollen die Delegierten einen Antrag beschließen, wonach sich die CDU dafür einsetzt, „einen möglichst wirkungsvollen und umfassenden Handel (international und sektorübergreifend) von Emissionszertifikaten zügig auf den Weg zu bringen“.

Derzeit hat der Emissionshandel noch eine große Schwäche: Er betrifft nur den Energiesektor und die Industrie. Die Bereiche Gebäude, Verkehr und Landwirtschaft, die fast die Hälfte der CO₂-Emissionen ausmachen, sind nicht erfasst. Das soll sich nicht nur nach dem Willen der Kanzlerin und der CDU ändern.

Jürgen Hacker, Vorsitzender des Bundesverbandes Emissionshandel und Klimaschutz (BVEK), setzt sich seit Jahren dafür ein, zumindest den Verkehrssektor einzubeziehen, um das Ziel zu erreichen, die Treibhausgasemissionen in Deutschland wie geplant bis 2020 um 40 Prozent zu senken.

Beim Emissionshandel muss jeder Teilnehmer für die Emission einer Tonne Kohlendioxid ein Zertifikat nachweisen. Laut Hacker würden die Mineralölkonzerne für die von ihnen in den Handel gebrachten Kraftstoffe Emissionszertifikate nachweisen müssen. Der Kraftstoffpreis steige so um etwa zwei Cent je Liter.

Das System soll Anreize schaffen, Energie effizient zu verbrauchen. Die Menge an Zertifikaten wird Jahr

für Jahr entsprechend den politisch beschlossenen Reduktionszielen gekürzt. So lässt sich die Emissionsmenge planen - allerdings nicht in den Sektoren, die nicht am Emissionshandel teilnehmen. Dort gelten dann etwa Grenzwerte, derentwegen Volkswagen zuletzt mit Software seine Fahrzeuge manipuliert hat, um diese Werte einzuhalten. Ein Regelwerk nach Spritverbrauch wäre da eine Alternative.

Entsprechend offen zeigt sich der Verband der Automobilindustrie (VDA) auf Nachfrage. Das geltende Grenzwertsystem habe eine Reihe von Schwächen: Es zielt nur auf Neuzulassungen, der Bestand und damit auch viele ältere Pkw, die oft mehr verbrauchten, blieben unberücksichtigt - ebenso die Fahrweise der Nutzer. „Deswegen macht es

Sinn, Alternativen zur Regulierungssystematik zu prüfen und nach innovativeren Ansätzen zu suchen“, heißt es beim VDA. Schließlich würde auch der Anreiz steigen, neue Fahrzeuge zu kaufen.

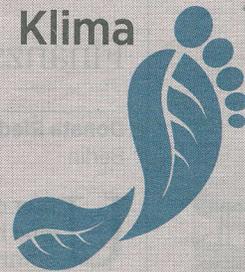
Auch Fachleute sehen Vorteile in dem Vorstoß, den Verkehrssektor einzubeziehen. Grundsätzlich sei es „richtig, den Verkehrssektor in den Emissionshandel einzubeziehen“, sagt etwa Felix Matthes vom Öko-Institut. Allerdings, so warnt der Klimaexperte, seien die derzeit niedrigen

Zertifikatepreise, „kein Innovationsanreiz für den Verkehrssektor“. CO₂-Emissionsobergrenzen für Fahrzeuge seien „somit zu nächst unverzichtbar“, meint Matthes. Die „komplementären Instrumente“ müssten stark bleiben.

Ähnlich argumentiert Andreas Kuhlmann, Geschäftsführer der Deutschen Energie-Agentur (Dena): Zwar wäre es grundsätzlich „konsequent und vernünftig“, den Verkehrssektor in den

Emissionshandel einzubeziehen. Allerdings dürften die Hersteller nicht aus der Verantwortung entlas-

Kampf ums
Klima



Handelsblatt



Autobahn in Berlin: Der Emissionshandel soll Anreize schaffen, Energie effizient zu verbrauchen.

sen werden. „Die Anstrengungen im Verkehrsbereich müssen deutlich verstärkt werden“, fordert er. „Hersteller müssen in jedem Fall weiter kontinuierlich an der Reduktion der Treibhausgasemissionen arbeiten.“ So sieht es auch das Institut der Deutschen Wirtschaft (IW): Die Einbeziehung des Verkehrssektors sei eine „sinnvolle Ergänzung“ zu den bestehenden Grenzwerten.

Das Umweltministerium, zuständig für den Emissionshandel, gibt sich allerdings noch zurückhaltend. Man lehne die Einbeziehung ab, heißt es dort. Als Grund wird ebenfalls die mangelnde Lenkungswirkung wegen der niedrigen Preise angegeben. Diese müssten zuvor durch Verknappung erhöht werden.