

Autofahrer könnten an der Tankstelle bald zusätzlich zur Kasse gebeten werden. Denn wenn es nach dem Willen der deutschen Autoindustrie geht, müssen die Fahrzeughalter mit ihrer Tankrechnung in Zukunft nicht nur für Dinge wie Benzin oder Unterbodenpflege zahlen, sondern zusätzlich auch noch einen Betrag für „Emissionsberechtigungen“. Für jedes Gramm des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂), das durch den Auspuff geht, soll direkt der Verursacher zahlen. Beim heutigen Marktpreis von Emissionsrechten wären wohl etwa 1,4 Cent pro Liter Benzin fällig.

VON NIKOLAUS DOLL
UND DANIEL WETZEL

Ein Vorschlag ökologischer Fundis? Keineswegs. Ausgerechnet die Automobilindustrie, die wahrscheinlich einflussreichste Lobbygruppe der deutschen Wirtschaft, will sich jetzt starkmachen für die Idee, den motorisierten Straßenverkehr zu einem Teil des europäischen Emissionshandels zu machen. Nach Informationen der „Welt am Sonntag“ schließt sich bereits eine Mehrheit der im Verband der Automobilindustrie (VDA) organisierten Fahrzeughersteller dieser Sichtweise an, darunter Schwergewichte wie Daimler und BMW.

Bislang müssen nur die Betreiber von Kraftwerken und Industrieanlagen beim Emissionshandel mitmachen: Sie sind verpflichtet, für jede Tonne CO₂-Ausstoß beim Umweltbundesamt einen Berechtigungsschein zu ersteigern. Wer umweltfreundlicher produziert als erwartet, kann seine überzähligen Emissionszertifikate später am Markt weiterverkaufen. Das System handelbarer Zertifikate bewirkt, dass CO₂ stets dort eingespart wird, wo dies am wenigsten kostet. Weil die Gesamtzahl der Zertifikate europaweit gedeckelt ist, garantiert das „Cap-and-Trade“-System des Emissionshandels zudem, dass die von der Politik vorgegebenen Klimaschutzziele auch tatsächlich erreicht werden.

Dass sich jetzt die Autoindustrie diesem System unterwerfen will, kommt einer Revolution im europäischen Klimaschutz gleich. Immerhin ist der Verkehr nach der Energiewirtschaft die zweitgrößte Quelle klimaschädlicher Kohlendioxidemissionen. Doch die deutschen Hersteller glauben keine andere Wahl zu haben, sie fühlen sich zwischen Baum und Borke: Obwohl Brüssel mit immer strengeren Abgasnormen immer sparsamere Autoklassen herbeizwingen will, fragen die Kunden weiterhin tendenziell große, schwer motorisierte Fahrzeuge nach. Mithilfe des Emissionshandels hofft die Branche nun, strengere Vorgaben der EU-Kommission zu verhindern, um die Kundenwünsche weiterhin erfüllen zu können.

Derzeit gilt, dass die Flotten der Hersteller ab 2020 im Durchschnitt pro Fahrzeug nicht mehr als 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen dürfen. „Das ist gerade noch zu schaffen, danach sind wir an den Grenzen des technisch Machbaren“, sagt ein Automanager. Noch geringere Emissionswerte seien nur mit einem



Teuer wie flüssiges Gold? Das nicht. Aber kleiner wird die Tankrechnung nicht, wenn die Autohersteller ihren Willen bekommen

deutlich höheren Anteil von Elektroautos erreichbar. „Aber die fördert Brüssel nicht so, dass mit einem baldigen Durchbruch zu rechnen ist“, klagt er. Von derlei Nöten unbeeindruckt, plant Brüssel allerdings bald noch schärfere CO₂-Obergrenzen. „Es kursieren Non-Paper, in denen von Grenzwerten zwischen 60 und 70 Gramm die Rede ist. Offenbar hat das EU-Parlament die Kommission aufgefordert, das zu prüfen“, heißt es in einem Autokonzern. Keiner der großen Hersteller hierzulande glaubt, diese Werte erreichen zu können. Große Limousinen, so die Befürchtung, ließen sich so nicht

mehr ausreichend motorisieren. Die Autoindustrie fürchtet, in der Klemme zwischen Abgasnormen und Kundenwünschen unterzugehen.

Die Branche sucht also fieberhaft nach einem Ausweg – dann kam ausgerechnet von der Opel-Mutter General Motors (GM) die Idee für den aktuellen Vorstoß: „Die Amerikaner haben durch die Beispiele im eigenen Land angeregt, den Straßenverkehr insgesamt in den Emissionshandel einzubeziehen“, sagt ein Automanager. Für die deutschen Autobauer scheint eine solche Lösung verheißungsvoll – aus nachvollziehbaren Gründen.

Klimatische Bedingung

Die deutsche Autoindustrie will unter das Dach des Emissionshandels schlüpfen, um strengere Abgasnormen zu vermeiden. Das wird zwar teuer für den Bürger. Aber es gibt gute Argumente für diesen Vorstoß

alle Unternehmen freikaufen können, bei denen die CO₂-Vermeidung verhältnismäßig teuer ist. Der volkswirtschaftliche Sinn und Vorteil des Emissionshandels liegt ja gerade darin, dass zuerst solche Unternehmen in Klimaschutz-Technik investieren, die große Mengen CO₂ verhältnismäßig billig einsparen können, wie zum Beispiel Kohlekraftwerke oder einige Industriebetriebe.

Wenn die CO₂-Vermeidungskosten in der Autoindustrie bei gut 300 Euro pro Tonne Kohlendioxid liegen, wäre es volkswirtschaftliche Verschwendung, in diesem Bereich Investitionen zu erzwingen, solange sich dieselbe Menge CO₂ in Kohlekraftwerken schon für einen Bruchteil dieser Kosten einsparen lässt. Wenn der Verkehrssektor am Emissionshandel teilnimmt und entsprechend Zertifikate nachfragt, steigt deren Marktwert, was wiederum für Kohlekraftwerke einen Anreiz darstellt, in Klimaschutz- und Effizienztechnik zu investieren. So sorgt der Emissionshandel automatisch für den jeweils effizientesten Einsatz knapper Mittel. Da die Gesamtzahl aller verfügbaren Emissionsberechtigungen begrenzt ist, würde durch den Gutscheinhandel zwischen Verkehrssektor, Industriebetrieben und Kraftwerksbetreibern kein Gramm CO₂ zusätzlich ausgestoßen, die politisch vorgegebenen Minderungsziele wären stets erreicht. Das eingesparten Geld stünde der Volkswirtschaft für andere gesellschaftliche Bereiche zur Verfügung, für Bildung, Forschung und Infrastruktur etwa.

Weil das böse Wort vom „Freikaufen“ dennoch zum festen Wortschatz deutscher Ökogruppen und Grünen-Politiker gehört, zögern die Autohersteller noch, offenn für die Aufnahme in den Emissionshandel zu plädieren: Sie fürchten den Zorn einer Öffentlichkeit, die mit der Funktionsweise des Emissionshandels kaum vertraut ist. Bislang hat sich nur der Chef der deutschen GM-Tochter Opel, Karl-Thomas Neumann, aus der Deckung gewagt. Auf einer Tagung des CDU-Wirtschaftsrates am 3. Juli in Berlin beklagte Neumann offen die unfaire Lastenverteilung im Klimaschutz. Ein Braunkohle-Kraftwerk, das drei Tage zusätzlich läuft und dabei 180.000 Tonnen CO₂ ausstößt, müsse dafür Zertifikate im Wert von 1,3 Millionen Euro hinzukaufen. „Jemand stößt CO₂ aus und bezahlt dafür“, lobte der Opel-Chef die Regelung: „Einfach, transparent und gerecht.“

Wenn aber Opel sein von Brüssel vorgegebenes CO₂-Ziel um ein Gramm verfehlt, würden dadurch ebenfalls 180.000 Tonnen CO₂ zusätzlich emittiert. „Was müssen wir dann als Strafe zahlen? 95 Millionen Euro! Das ist fast 100-mal so viel wie der Energieversorger“, kritisierte der Opel-Chef. „Zusätzlich würde ich mit meinem Unternehmen am öffentlichen Pranger stehen!“ Sein Urteil sei deshalb klar, beschwor Neumann den anwesenden Kanzleramtsminister Peter Altmaier (CDU): Der Verkehr gehöre unter dieselben CO₂-Mechanismen wie die Energiewirtschaft mit ihren Kraftwerken. „Schauen Sie sich das vorbehaltlos an“, forderte Neumann.

Auf Anfrage der „Welt am Sonntag“ legt der Opel-Chef nach: „Die derzeitige Regulierung von CO₂-Emissionen schaut nicht drauf, ob ich einen Corsa oder eine

Corvette fahre. Sie berücksichtigt auch nicht, ob ich sportlich oder sparsam fahre.“ Zudem führe die bisherige Art der CO₂-Regulierung zu unfairen Wettbewerbsbedingungen: Das seien gleich „drei Gründe, umzuparken“ und den Verkehr in den Zertifikatehandel zu integrieren, so der Opel-Chef: „Der Zeitpunkt, darüber zu reden, ist jetzt – weil die EU-Kommission sich daranmacht, die Regulierung für die Zeit nach 2020 vorzubereiten.“

Ein Konzept für die Integration des Verkehrs in den Emissionshandel liegt bereits vor. Die Autohersteller folgen einem Vorschlag, den der „Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz“ (BVEK) Ende Juni bei einer Tagung in Berlin vorstellte. Demnach sollen nicht die Autohersteller, sondern die Mineralölkonzerne verpflichtet werden, Emissionszertifikate zu kaufen. Die Kosten dafür sollen Sprithersteller pro Liter Kraftstoff mit jeder Tankrechnung an den eigentlichen Verursacher der CO₂-Emissionen weiterreichen: den Autofahrer. Der separat ausgewiesene CO₂-Preis auf der Tankrechnung soll für ihn Anreiz sein, weniger Auto zu fahren oder auf ein sparsameres Modell zu wechseln.

Dieser Vorschlag bietet eine Reihe von Vorteilen: Zunächst ließen sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs ohne große Bürokratie abrechnen, wenn die Mengen direkt an den rund 150 Tankzollagern der Mineralölgesellschaften erfasst werden. Die nämlich müssen ihre Absatzmengen ohnehin regelmäßig den Zoll- und Steuerbehörden melden. Die Weiterwälzung der Kosten auf den Literpreis Kraftstoff wäre ebenfalls leicht zu automatisieren. „Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem wäre tatsächlich sehr einfach“, betonte der BVEK-Vorsitzende Jürgen Hacker.

Ein weiterer Vorteil: Der oft geäußerten Klage von Umweltpolitikern, der derzeitige Marktpreis für CO₂-Zertifikate sei zu niedrig, um Steuerungswirkung zu entfalten, könnte durch Einbeziehung des Verkehrs die Grundlage entzogen werden. Denn die Politik hätte die Chance, die Zahl neuer Emissionsrechte für den Verkehr so knapp zu halten, dass der Marktpreis für Emissionsrechte automatisch steigt. Hilflöse Versuche der EU-Kommission, die CO₂-Preise künstlich anzuheben, wären überflüssig.

Den vorhersehbaren Klagen der Autofahrer, sie seien mal wieder „Melkkuh der Nation“, will der Emissionshandelsverband von vornherein die Argumente nehmen. Er plädiert deshalb dafür, dass die milliardenschweren Einnahmen aus der Versteigerung der Emissionsrechte in Zukunft nicht mehr in den Staatshaushalt fließen: Stattdessen sollten die Gelder direkt an die Bürger ausgeschüttet werden, etwa durch eine jährliche Gutschrift auf die Einkommensteuer. Wenn pro Kopf derselbe Geldbetrag ausgeschüttet wird, würden sparsame Kleinwagenfahrer relativ zu ihren Benzinkosten tendenziell bessergestellt, die Fahrer von Spritschluckern aber benachteiligt. Die Lenkungswirkung des Emissionshandels bliebe erhalten, so Emissionshandelsexperte Hacker: „Jeder einzelne Kfz-Fahrer kann an der Tankrechnung seine individuellen CO₂-Emissionen und die damit verbundenen Kosten ablesen – und dies bei seinem Verhalten berücksichtigen.“