

## **Deutsche Klimaschutzpolitik im Straßenverkehrssektor gescheitert! CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2014 wieder höher als 1990**

Wenn ein Medikament gegen eine Erkrankung keine Wirkung zeigt, wird jeder vernünftige Mensch das Medikament absetzen und auf ein nachweislich wirkungsvolles umsteigen. Niemand würde auf die Idee kommen, statt dessen lediglich die Dosis des unwirksamen Medikaments zu erhöhen und zu hoffen, dass die Erkrankung schon irgendwie von allein verschwindet. Wenn die behandelnden Ärzte aber genau dies beabsichtigen, würde sich jeder fragen: Haben die Angst davor, ihren Behandlungsfehler zuzugeben und dadurch ihre Vertrauenswürdigkeit zu verlieren? Oder haben die sogar Angst davor, dass dann offenkundig würde, dass ihre Sorge bisher weniger der Erkrankung galt sondern vor allem dem Gewinn des Herstellers des unwirksamen Medikaments?

Genau diese Situation besteht gerade in der deutschen Klimaschutzpolitik. Am 3. Februar hat Bundesumweltministerin Hendricks nämlich den nationalen Treibhausgasinventarbericht für das Jahr 2014 veröffentlicht. Zwar sind die Gesamtemissionen wegen der warmen Witterung gegenüber dem Vorjahr gesunken, es geht aber auch daraus hervor, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs in 2014 auf 153,2 Millionen Tonnen gestiegen sind. Erstmals seit 2005 waren sie damit wieder höher als im Basisjahr 1990 und zwar um knapp 1 Prozent. Zwischenzeitlich waren sie bis 2009 um knapp 5 Prozent gesunken. Seitdem sind sie wieder unaufhörlich gestiegen. Dies zeigt das völlige Scheitern der deutschen Klimaschutzpolitik im Straßenverkehrsbereich! Die von Hendricks eingesetzten Klimaschutzinstrumente erweisen sich als offensichtlich wirkungslos, zumindest als ungeeignet zur gesicherten nachhaltigen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die bisherigen Subventionen der Elektromobilität haben die Autofahrer nicht zu einem relevanten Umstieg auf Elektroautos bewegen können. Denn die deutschen Autofahrer haben ein zutreffendes Gespür dafür, dass diese Technologie weder ausgereift und noch tatsächlich wirtschaftlich ist. Und für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es volkswirtschaftlich wesentlich kostengünstigere Möglichkeiten. Nach übereinstimmenden Schätzungen von Umweltschutzgruppen bis zur Automobilindustrie liegen die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten im Autoverkehr in der Größenordnung von mehreren Hundert Euro pro Tonne. Dagegen liegen die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten im EU-System handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS) zurzeit bei ca. 6 Euro. Und die sogenannten „Marktanalysten“ prognostizieren auch bis 2030 lediglich deren Anstieg auf ca. 30 Euro. Das Medikament, äh – Instrument EU-ETS hat ferner bewiesen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen für seinen Bereich genau die politisch vorgegebene Emissionsbegrenzung einhält. Und dabei waren Nebenwirkungen bei dem Patienten, d.h. hier der betroffenen Industrie, nämlich Zusatzkosten für die benötigten Emissionsrechte, wesentlich niedriger als anfangs von dieser befürchtet.

Was liegt also näher, als auf die Vorschläge aller seriösen Umweltökonomien einzugehen und zumindest den Straßenverkehrssektor in das EU-ETS einzubeziehen. Der Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz (bvek) hat dazu seit längerem ein konkretes Konzept mit der Einbeziehung der Kraftstoffe des Verkehrssektors vorgelegt. Damit würden die deutschen Klimaschutzziele gesichert eingehalten und die Autofahrer lediglich mit Zusatzkosten von ca. 2 Cent pro Liter belasten. Es kommt zudem praktisch ohne zusätzliche staatliche Bürokratie aus. Dieses Konzept wird vorsichtig von den meisten Automobilherstellern unterstützt und inzwischen auch von

der betroffenen Mineralölwirtschaft nicht mehr abgelehnt. Der zuständige Generaldirektor der EU-Kommission, Delbeke, hat gerade auf der Klimakonferenz in Paris öffentlich auf meine Frage mehrfach betont, dass die Kommission auch zu einer entsprechenden Einbeziehung der Kraftstoffe nur in Deutschland „nichts dagegen hätte“, zumal die EU-Staats- und Regierungschefs im Oktober 2014 ausdrücklich darauf hingewiesen haben, dass diese Möglichkeit nach EU-Recht zweifelsfrei zulässig ist.

Dieser grundsätzliche Sachverhalt und insbesondere auch die eingangs berichtete Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr sind Hendricks seit mehreren Monaten bekannt. Doch was schlägt angesichts dieses Befundes die zuständige Ärztin, d.h. hier Umweltministerin Hendricks vor und worüber diskutiert die Bundesregierung? Mit welchen unterschiedlichen Arten von Subventionen in Höhe von wieviel Milliarden Euro pro Jahr die Elektromobilität zusätzlich subventioniert werden soll!

Worum geht es der Bundesregierung also wirklich – um kostengünstigen und wirkungsvollen Klimaschutz oder um die Gewinne der Hersteller des wirkungslosen Medikaments, d.h. hier der Hersteller der Batterie-, Lade- und dazugehöriger sonstigen (noch nicht ausgereiften) Technologien?

Wie würde man Ärzte beurteilen und was mit ihnen machen, wenn sie Angst vor dem Eingeständnis von Behandlungsfehlern haben und/oder ihre Sorge weniger der Krankheit als vor allem dem Gewinn des wirkungslosen Medikamentenherstellers gilt?

Jürgen Hacker

Vorsitzender des bvek  
und Teilnehmer der UN-Klimakonferenz von Paris

Berlin, 04. Februar 2016