

Vorschlag zur Lösung des Koalitionsstreites zur Einhaltung des nationalen deutschen Klimaschutzzieles von 40 % bis 2020 gegenüber 1990

Berlin, 4. Juni 2015

Über den im Eckpunkte-Papier „Strommarkt“ des Bundeswirtschaftsministers Gabriel enthaltenen Vorschlag zur CO₂-Emissionsminderung des deutschen Strommarktes ist es zu einem öffentlichen Streit innerhalb der Koalition von CDU/CSU und SPD gekommen. Ein die Koalition vereinender Alternativvorschlag ist bisher nicht zu erkennen. Mit den nachfolgenden Überlegungen entwickelt der bvek einen Vorschlag für eine nachhaltige und für alle Beteiligten konsensfähige Lösung.

1. „ehrlich machen“

Bundesminister Gabriel hat in seinem Redebeitrag in der aktuellen Stunde am 26.3. dazu aufgerufen, sich in ein paar Punkten ehrlich zu machen. Einen notwendigen Punkt hat er aber dabei nicht genannt:

Deutschland hat für einen Teil der in Deutschland emittierten Treibhausgasemissionen keine nationale Regelungshoheit mehr. Diese hat es an die EU abgetreten!

Mit den Ende 2008 auch vom damaligen Bundesumweltminister Gabriel unterstützten Beschlüssen von EU-Rat und EU-Parlament wurde das EU-System handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS) von einem anfänglichen System verlinkter nationaler Systeme zu einem echten europäischen System weiterentwickelt. Seit 2013 gibt es

- keine nationalen Emissionsrechtebudgets,
- keine nationalen Zuteilungsregeln für kostenlose Emissionsrechte,
- keine nationalen Regeln zur Überwachung und Berichterstattung der Emissionen und
- keine nationalen Emissionsrechte-Register

mehr.

Alles wurde zu einem EU-weit einheitlichen und für alle EU-Staaten verbindlichen System zusammengeführt. Insbesondere gibt es auch nur noch **ein einziges Budget an Emissionsrechten, das EU-Budget**. Es gibt dabei keinerlei nationale Differenzierungen oder Zuordnungen mehr. Die Emissionen der Anlagen, die Bestandteil des EU-Systems sind (ETS-Anlagen), sind daher **keine nationalen Emissionen mehr, sondern EU-Emissionen**. Zum von Bundesminister Gabriel geforderten „ehrlich machen“ gehört daher dazu, anzuerkennen, dass die Emissionen der deutschen ETS-Anlagen keine „deutschen“ sondern „europäische“ Emissionen sind!

Es hätte daher auch das nationale „deutsche“ Klimaschutzziel von 2007 für 2020, das damals noch stimmig war, angepasst werden müssen, nämlich in ein nationales „deutsches“ Klimaschutzziel für Emissionen, die nicht dem EU-ETS unterliegen. Dies ist bisher jedoch nicht geschehen. Dieses Versäumnis ist die Ursache für die aktuelle Problemlage.

2. Emissionen der deutschen ETS-Anlagen sind nicht das Problem!

Auch wenn eigentlich nur die EU-weiten Emissionen des EU-ETS für den Klimaschutz relevant sind, bleibt festzuhalten, dass die **Emissionen der deutschen ETS-Anlagen** von 2008 bis 2012 durchschnittlich **jährlich um 6,9 Mio. t CO₂ bzw. 1,3 % gesunken** sind. 2014 sind die Emissionen zum Vorjahr sogar um 20 Mio. t CO_{2-äq} bzw. 4,1% gesunken. Wenn Kohlekraftwerke in Deutschland heute mehr emittieren als sie dies in den Vorjahren haben, müssen andere deutsche ETS-Anlagen also umso weniger emittieren. Und nur die Gesamtemissionen sind von Bedeutung – auch für das deutsche Klimaschutzziel!

Das wirkliche Problem der Entwicklung der deutschen CO₂-Emissionen sind die der **Nicht-ETS-Sektoren**. Von 2008 bis 2012 sind diese nämlich durchschnittlich um **jährlich 2 Mio. t bzw. 0,5 % gestiegen**. „Ehrlich machen“ heißt daher auch, einzugestehen, dass die nationalen für die Nicht-ETS-Sektoren angewandten politischen Instrumente (Subventionen, Ordnungsrecht, Abgaben usw.) bisher nicht die erwarteten Emissionsminderungen bewirkt haben. **Zu „reparieren“ ist daher nicht das EU-ETS sondern die nationale deutsche Klimaschutzpolitik!**

3. Altes nationales Klimaschutzziel auf ETS- und Nicht-ETS-Bereich aufteilen!

Da die auf EU-Ebene festgelegte Reduktion der EU-ETS-Emissionen von 21 % bis 2020 gegenüber 2005 hinsichtlich der deutschen ETS-Anlagen zufällig deren Reduktion gegenüber 1990 von ungefähr 40 % entspricht, kann das alte nationale Gesamtziel **problemlos in zwei gleiche Unterziele aufgeteilt werden** – jeweils ca. 40% für den ETS-Bereich und für den Nicht-ETS-Bereich.

Für die Einhaltung des ETS-Unterzieles sorgt dann gesichert das EU-ETS selbst, unabhängig davon, wieviel zufällig von den deutschen ETS-Anlagen emittiert wird.

Für den deutschen Nicht-ETS-Bereich ergäbe dies eine Zielmarke für 2020 von max. 374 Mio. t CO_{2-äq}. Mit den Maßnahmen im Aktionsprogramm der Bundesregierung vom letzten Dezember wird aber nur eine Reduktion auf ca. 400 Mio. t CO_{2-äq} erwartet. Diese Differenz ist genau die aktuell diskutierte „Lücke“ zur Zielerreichung von ca. 22 Mio. t CO₂.

4. Vorschlag zur Schließung/Überkompensation der „Lücke“ von 22 Mio. t CO_{2-äq}

Bestandteil des Nicht-ETS-Bereiches sind die CO₂-Emissionen des (Straßen-) Verkehrssektors. Diese betragen 2013 in Deutschland 156,3 Mio. t. Mit den im Aktionsprogramm aufgelisteten Maßnahmen wird eine Reduktion bis 2020 auf rund 150 Mio. t erwartet.

Der EU-Rat hat in seinen Schlussfolgerungen zum Klima- und Energierahmen 2030 Ende Oktober 2014 noch einmal ausdrücklich daran erinnert, dass die Mitgliedsstaaten sich dafür entscheiden können, **(unilateral) den Verkehrssektor in das EU-ETS einzubeziehen**. Deutschland sollte von dieser Option Gebrauch machen. Mit der EU-Kommission sollte dabei vereinbart werden, das EU-ETS-Budget an Emissionsrechten aber nur um die erwarteten Emissionen des Verkehrssektors abzüglich der „Lücke“ zu erhöhen. Zur Sicherheit sollte die „Lücke“ sogar überkompensiert werden und die **zusätzliche Menge an Emissionsrechten um das Doppelte, also um ca. 44 Mio. t gekürzt** werden. Die konkrete Umsetzung kann **jederzeit** mit vernachlässigbaren Zusatzkosten durch Einbeziehung der Inverkehrbringung der Kraftstoffe in Deutschland auf der Ebene der Zollläger erfolgen.

5. Der bvek-Vorschlag:

- a) ist, anders als jener von Bundesminister Gabriel, **zweifelsfrei mit EU-Recht vereinbar!**
- b) reduziert, wie der von Bundesminister Gabriel, nicht direkt die deutschen Emissionen, sondern gesichert nur die verfügbaren Emissionsrechte des EU-ETS, allerdings um das Doppelte und damit mit **doppelter Klimaschutzwirkung**, und zwar dauerhaft!
- c) belastet nicht nur den Bundeshaushalt nicht, sondern im Gegenteil, führt durch die zusätzlich zu versteigernden 100-130 Mio. Emissionsrechte zu zusätzlichen Versteigerungserlösen und damit **höheren Bundes-Einnahmen in Höhe von 0,7 – 1 Mrd. Euro/Jahr!**
- d) belastet nicht die Stromerzeugung mit Kohlekraftwerken und gefährdet daher keine Arbeitsplätze in diesem Wirtschaftssektor! Stattdessen belastet er die Autofahrer mit Zusatzkosten von ca. 2 Cent/Liter und dürfte dadurch **keinerlei Arbeitsplätze gefährden!**
- e) würde **Deutschland zu einem echten Vorreiter** bei der Verbesserung des EU-ETS machen, dem sich bereits kurzfristig andere Staaten, z.B. Dänemark, anschließen würden. Dies würde eine Eigendynamik entwickeln, die zu der eigentlich anzustrebenden EU-weiten Einbeziehung der Verkehrssektoren in das EU-ETS ab 2021 führen würde!
- f) würde die Anregung des Verbandes der Automobilindustrie vom Februar in deren „Positionspapier zur CO₂-Regulierung Pkw post 2020“ hinsichtlich einer „zweiten Säule“ aufgreifen und die befürchteten **zukünftigen Probleme der deutschen Automobilindustrie verhindern!**

Dieser Vorschlag mit seiner **doppelten Klimaschutzwirkung ohne Arbeitsplatzgefährdung** sollte daher sowohl für Klimaschutzpolitiker als auch für Wirtschaftspolitiker sowie für beide Koalitionspartner akzeptabel sein.

Berlin, 4. Juni 2015

V.i.S.d.P.: Jürgen Hacker, bvek e.V.