

Autofahren OHNE ANGST ums Klima

Wie geht es nach dem Pariser Umweltgipfel weiter? Experten wollen den Emissionshandel auf den Verkehr ausweiten

Autofahrer sollen auch im Stadtverkehr wie in Berlin ohne schlechtes Klima-Gewissen Gas geben dürfen. Die Idee findet immer mehr Anhänger

Die Welt-Klimakonferenz von Paris scheint nicht der große Durchbruch zu werden. Und dennoch: Irgendetwas werden die Staaten danach unternehmen müssen, um ihre Versprechen zur CO₂-Minderung zu erfüllen. Die heißeste Wette derzeit: Die Autofahrer sollen endlich ihren Teil zum Klimaschutz beitragen.

VON DANIEL WETZEL

Das Potenzial ist zweifellos da: Das Transportwesen hat einen Anteil von mehr als 20 Prozent an den CO₂-Emissionen in Deutschland. Es handelt sich um den größten Luftverschmutzer nach den Kraftwerken. Laut Umweltbundesamt emittieren die privaten Haushalte seit 15 Jahren unverändert jährlich rund 100 Millionen Tonnen Kohlendioxid im Straßenverkehr. Zwar gibt es inzwischen sparsamere Motoren. Doch deren Klimaschutzwirkung wurde durch den Trend zum leistungsstärkeren Automodell und zur höheren Fahrleistung überkompensiert. Der Versuch, den wachsenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist ohnehin gescheitert.

Doch deutsche Umwelt- und Klimapolitiker haben sich bislang nicht an den Verkehrsbereich herangetraut. Die Angst vor dem autofahrenden Wähler ist zu groß. Brüssel und Berlin halten sich lieber an die Autokonzerne: Die werden durch immer schärfere Flottengrenzwerte dazu gezwungen, Elektroautos zu entwickeln, die dann niemand kaufen will. Das nagt an der Profitabilität der wichtigsten deutschen Industriebranche. Resultat: Trickserien wie beim VW-Abgas-Skandal.

Unter Wissenschaftlern und Industrievertretern findet jetzt eine Idee immer mehr Anhänger, mit der sich die Klimaschutzprobleme weitgehend lösen lassen würden: Es geht um die Aus-

weitung des Emissionshandels auf den Verkehr. Geht das Konzept auf, gelingt damit fast die Quadratur des Kreises: Echte Klimaschutzwirkung bei geringen Kosten, Garantie der klimapolitischen Zielerreichung und „Reparatur“ des mit CO₂-Zertifikaten übertourten Emissionshandels.

Doch wie soll das gehen? Die Halter von 54 Millionen Kraftfahrzeugen in Deutschland können schlecht zum Kauf von CO₂-Zertifikaten verpflichtet werden. Unter Experten macht derzeit ein Konzept des „Bundesverbandes Energie und Klimaschutz“ Furore. „Die Einbeziehung des Verkehrs in den Emissionshandel“ sagt BVEK-Vorsitzender Jürgen Hacker, „ist sogar relativ einfach umsetzbar.“

Demnach sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrs nicht beim Autofahrer, sondern beim Mineralölkonzern abgerechnet werden. Jeder Liter Kraftstoff, der ein Tanklager von Shell, Aral und Co. verlässt, würde mit einem CO₂-Faktor belastet werden. Die „Inverkehrbringer“ des Kraftstoffs müssten in entsprechender Menge CO₂-Gutschriften erwerben. Die Kosten von etwa 2 Cent pro Liter werden dann an der Tankstelle auf die Rechnung draufgeschlagen.

Dieses Vorgehen hätte viele Vorteile. Es wäre dafür keinerlei zusätzliche Bürokratie erforderlich, da die „Inverkehrbringer“ der Kraftstoffe bereits von den Hauptzollämtern genau erfasst wird. Zudem wäre die Abgabe völlig verursachergerecht: Jeder Autofahrer zahlt nur für die direkt von ihm selbst ausgelöste Klimabelastung. Da der Klimaschutzbeitrag des Verkehrs auf diese Weise breit gestreut wird, käme es nach Berechnungen des Verbandes nur zu Mehrkosten von circa 2 Cent pro Liter Benzin oder Diesel: Ein Betrag, den die Autofahrer bei den derzeit extrem niedrigen Kraftstoffkosten kaum spüren dürften. Den erwartbaren Klagen der Automobilisten, sie seien stets „Melkkuh“ der Nation, könnte die Politik die Schärfe nehmen, indem parallel zu Einführung der CO₂-Abgabe andere Verkehrsabgaben gesenkt werden.

Über die Belastung des Spritverbrauchs werden die CO₂-Emissionen des gesamten Fahrzeugbestandes in den Klimaschutz einbezogen. So wird deutlich mehr bewirkt als über behördlich vorgegebene CO₂-Grenzen für Motoren – denn die beziehen sich stets nur auf die Neuzulassungen. Die eigentliche Klimaschutzwirkung wird erzielt, indem die Gesamtemissionen des Verkehrs – rund 150 Millionen Tonnen Kohlendioxid pro Jahr – unter das Dach des Emissionshandelssystems gebracht werden. In diesem „Cap and Trade“-System ist die Zahl handelbarer CO₂-Rechte begrenzt und verknappt. Unternehmen, für die es günstiger ist, in Klimaschutz-Technik zu investieren, können überzählige Zertifikate an Firmen verkaufen, für die technische Ausrüstungen unverhältnismäßig teuer wären. So finden Klimaschutz-Investitionen stets an der kostengünstigsten Stelle statt. Zugleich sorgt die Deckelung aller ausgegebenen Zertifikate dafür, dass das politisch gesetzte Klimaschutzziel garantiert erreicht wird.

Mit der Ausweitung dieses Systems auf die Kraftstoffe hätte die Politik die

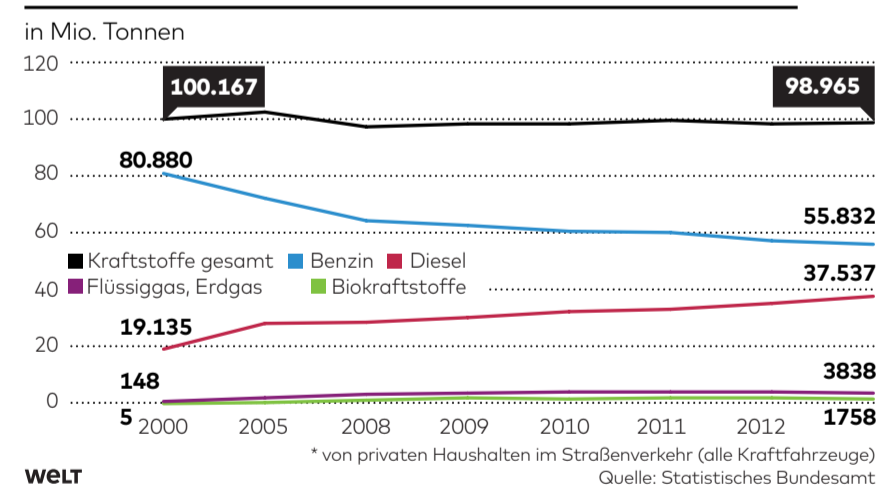
Chance, die aktuelle Überausstattung des europäischen Emissionshandels mit CO₂-Rechten wieder zu korrigieren: Sie könnte in einer einmaligen politischen Entscheidung etwa festlegen, dass nur die Hälfte der Verkehrs-Emissionen in Form von Zertifikaten dem System zugeschlagen werden. Erwünschte Folge: Der Marktpreis eines CO₂-Gutscheins steigt an, so dass Industrie und Kraftwerksbetreiber mehr Anreize haben, in Umwelttechnologien zu investieren.

Entscheidender Vorteil sowohl aus Sicht der Autofahrer und der Automobilindustrie aber ist, dass die CO₂-Minderung in diesem System weder durch Verzicht aufs Fahren noch durch Verzicht auf leistungsstarke Autos erbracht werden muss. Denn der Emissionshandel sorgt dafür, dass die technische CO₂-Vermeidung stets dort erfolgt, wo sie am kostengünstigsten zu erbringen ist. Das dürfte gerade nicht der Automobilsektor sein. Schätzungen zufolge kostet die CO₂-Vermeidung durch eine noch stärkere Ausreizung der Motortechnik

onshandel. Denn nur so können die Hersteller vermeiden, dass die EU-Umweltpolitik die Grenzwerte für Flottenverbräuche immer stärker in Richtung des physikalisch und wirtschaftlich nicht mehr darstellbaren senkt.

Die Integration der Transportkraftstoffe in den Emissionshandel sollte „ergebnisoffen geprüft werden“, heißt es in einem Positionspapier des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). General Motors mit der deutschen Opel-Tochter hat bereits am US-Forschungsinstitut MIT die Wirkungen der Emissionshandels im Verkehrssektor ermitteln lassen – und ist zu positiven Ergebnissen gekommen. Der Umweltökonom Andreas Löschel, ein Berater der Bundesregierung, plädiert ebenso für diesen Schritt wie Nima Nader, Verkehrs- und Umweltexperte am Centrum für Europäische Politik. Auch Fachleute der Deutschen Bank kommen in einer 14-seitigen Analyse zu dem Ergebnis, dass die „Emissionen von Pkw über den EU-Emissionshan-

Kohlendioxid-Emissionen durch Pkws* in Deutschland



del besser zu regulieren sind als über strengere CO₂-Grenzwerte.“

Trotz der Vorteile lehnen Umweltgruppen diesen Weg mit kaum nachvollziehbaren Gründen ab. So wird behauptet, der Emissionshandel „funktioniere“ nicht, weil Zertifikatspreise von aktuell etwa 8 Euro nicht genug Anreize für Umweltschutz böten. Ein Argument, dass offensichtlich unsinnig ist. Denn der Emissionshandel ist kein Preissondern ein Mengensteuerungs-Instrument. Die EU-Politik hat dem Emissionshandel das Ziel gesetzt, bis 2020 genau 21 Prozent CO₂ einzusparen. Und dieses Ziel wird mit dem Emissionshandel vollständig erreicht. Für die Zukunft kommt es nun darauf an, die CO₂-Minderungsziele so anspruchsvoll zu setzen, dass sich Marktpreise mit höherer Anreizwirkung einstellen. Der Impetus, der von der Pariser Klimakonferenz ausgeht, könnte genutzt werden, das „Cap“ des Emissionshandels für das Zieldatum 2035 oder 2040 sehr viel niedriger zu setzen.

Der Widerstand von Ökoverbänden erscheint vor diesem Hintergrund nur mit eigenen Existenzängsten begründbar: Denn ein Markt für CO₂-Gutscheine in Verbindung mit einem niedrigen „Cap“ würde die Fördersysteme für erneuerbare Energien – und allen Lobbyismus hierfür – überflüssig machen.