

# „Ich lebe gut vom Kontrollwahnsinn der EU“

Michael Kroehnert,  
Geschäftsführer von  
Emissionshändler.com, über  
seine Beratungsleistung  
im Emissionshandel und  
die Hoffnung auf einen  
freiwilligen Markt.

VON HELMUT SENDNER

**E.&M.:** Herr Kroehnert, der Markt für den Emissionshandel ist tot, was macht da ein Unternehmer wie Sie, der davon lebt?

**Kroehnert:** Alle sehen den Emissionshandel als das, was er buchstäblich ist, nämlich der Ein- und Verkauf von Zertifikaten. Und da gebe ich Ihnen recht: Dieser Markt ist nahezu tot beziehungsweise auf Jahre hinaus so weit gesättigt, dass da nichts mehr zu holen ist.

**E.&M.:** Die nächste Runde des Emissionshandels wird im Jahr 2021 eröffnet, das ist eine lange Durststrecke für Sie.

**Kroehnert:** Es wäre eine Durststrecke, wenn ich das nicht schon vor Jahren erkannt und mir nicht ein weiteres Standbein geschaffen hätte, nämlich Einfahrrechte. Sie kennen das grüne Ding, das bei Ihnen im Auto vorne an der Scheibe klebt. Diese Plaketten gibt es in verschiedenen Ausführungen in sechs Ländern Europas, da geht es um das Thema Feinstaub, demnächst wird es auch noch um Stickoxide gehen. Hierfür bin ich mit meinem Unternehmen Green-Zones weltweit der größte Händler, da wir frühzeitig den Markt besetzt haben. Auf diesem Standbein leben wir perspektivisch auch sehr gut, weil diese Plaketten in immer mehr Ländern Europas eingeführt werden.

**E.&M.:** Auf der E-world war Feinstaub nun kein Thema: Was haben Sie da als

Aussteller gemacht, reine Kundenpflege?

**Kroehnert:** Einmal das, aber es gibt ja auch noch den freiwilligen CO<sub>2</sub>-Markt, und da gibt es sehr viel Bewegung. 80 Prozent meiner Gespräche waren mit Leuten, von denen ich noch nie gehört hatte: Normale Firmeninhaber, Speditionsunternehmen, Fuhrparkleiter sprachen mich zum Thema CO<sub>2</sub>-Kompensation an.

**E.&M.:** Und was treibt die?

**Kroehnert:** Klimaschutz-Image. Die wollen ihren Kunden zeigen, dass sie im Wettbewerb stehen und dabei Umwelt- und Klimaschutz betreiben. Letztlich wollen sie durch das grüne Image mehr Aufträge bekommen. Das ist ein extremer Trend, auf den ich auch als Aussteller reagieren werde, indem ich meinen Stand das nächste Mal zweiteile, einmal für den verpflichtenden und zum anderen für den freiwilligen Emissionshandel.

**E.&M.:** Am 31. März ist wieder Stichtag für die am verpflichtenden Emissionshandel beteiligten Unternehmen: Sie müssen ihre Emissionen melden und dann auch Ende April Zertifikate abgeben. Werden da noch Fehler gemacht?

**Kroehnert:** Können Sie mir die Excel „Wenn-Dann-Formel“ auswendig sagen?

**E.&M.:** Ich weiß nicht mal, dass es so etwas gibt.

**Kroehnert:** Diese Formel braucht man auch, wenn überhaupt, nur einmal im Jahr. Und so ist das auch beim Registerkonto für die Emissionsberechtigungen. Da machen die Leute Fehler, weil sie das nur einmal im Jahr

machen, oder die Unternehmen müssen entsprechend der Registerverordnung ihre mindestens zwei oder drei Bevollmächtigten ständig trainieren und üben lassen, damit keine Fehler und Ordnungswidrigkeiten entstehen. Das ist ein völlig überzogener Aufwand.

**E.&M.:** Der Ihnen als Dienstleister dann doch die Kunden ins Haus treibt.

**Kroehnert:** So ist es. Wir führen die Konten von 60 Unternehmen im In- und Ausland, und es werden immer mehr.

**E.&M.:** Schön für Sie, aber ist dieser Beratungs- und Dienstleistungsmarkt nicht auch volatil: Kunden von Ihnen gehen zu einem Wettbewerber, und von dem kommen welche zu Ihnen?

**Kroehnert:** Ich habe in diesem Bereich der Registerkontenführung keine Wettbewerber. Das ist wie beim Zahnarzt. Sie haben einen, und dem vertrauen Sie. Meine Kunden kennen mich in aller Regel persönlich.

**E.&M.:** Ich kenne meinen Zahnarzt auch persönlich und traue ihm trotzdem nicht ...

**Kroehnert:** In diesem Falle sollten Sie dann tatsächlich über einen Wechsel nachdenken.

## „Es liegt doch auf der Hand, dass die Automobilisten Interesse haben“

**E.&M.:** Wie groß ist das Potenzial für zusätzliche Kunden?

**Kroehnert:** Fast endlos.

**E.&M.:** Wie kommt's?

**Kroehnert:** Allein durch die im EU-Emissionshandel befindlichen Fluglinien auf der ganzen Welt, weil für die der damit verbundene Bürokratismus ein Horror ist.

**E.&M.:** Trotzdem hat man den Eindruck, dass nicht mehr viel Aufregung im Markt ist, weil die Unternehmen aus ihren Fehlern gelernt haben. Bis 2021 ist also erstmal halbwegs Ruhe, wenn nicht die Politik vorher für Überraschungen sorgt. Welche würden Sie denn für Ihr Geschäft begrüßen?

**Kroehnert:** Gar keine. Ich lebe gut vom täglichen Kontroll- und Umsetzungswahnsinn der

EU, die den Kontobevollmächtigten das Leben schwer macht, auch durch stetig neue Vorschriften.

Ich bin mir meines Geschäftes auch dadurch sicher, dass ich mir von BBH (Becker Büttner Held ist die wohl größte deutsche Energierechtskanzlei; d. Red.) ein großes Rechtsgutachten erstellen ließ, das mir noch einmal aufzeigte, dass die Risiken für Haftung, Strafzahlung und Ordnungswidrigkeiten für die Betreiber enorm sind.

**E.&M.:** Erzählen Sie ...

**Kroehnert:** Dazu möchte ich nicht allzu viel erzählen, weil BBH seine Erkenntnisse naturgemäß auch selber vermarkten will. Schließlich sind die Risiken rund um das Registerkonto nicht nur vielfältig, sondern auch sehr individuell. Aber das, was ich aus dem Gutachten ziehe, kommt natürlich meinen Kunden zugute durch unsere verschiedenen Dienstleistungspakete.

Sie müssen wissen, dass allein durch das Compliance-Thema der Markt sehr verunsichert ist, jeder hat Angst, Fehler zu machen, und ich nehme den Kunden diese Angst in unserem CO<sub>2</sub>-Sorglos-Paket ab.

**E.&M.:** Spätestens nach dem Klimagipfel von Paris und den damit verbundenen Versprechen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutlich zu reduzieren, kommt in Deutschland auch wieder verstärkt ins Gespräch, den Wärmemarkt und den Straßenverkehr in den Emissions-

handel einzubeziehen. Da käme neues Geschäft auf Sie zu ...

**Kroehnert:** Dazu kann ich Ihnen nur so viel sagen, dass der Vorstand des Bundesverbandes Emissionshandel und Klimaschutz bvek mit Vertretern der Automobilindustrie in intensiven Gesprächen ist und es danach aussieht, dass die Branche es unterstützt, den Verkehr in den Emissionshandel zu bringen. Offizielle Stellungnahmen dazu müssen Sie sich beim Vorsitzenden des bvek holen. Es liegt doch auf der Hand, dass die Automobilisten Interesse haben. Die müssen die Effizienz ihrer Flotten immer weiter runterschrauben, und das kostet sehr viel Geld. Der Emissionshandel ist da deutlich effizienter und es könnte gleichzeitig das Problem der Zertifikate-Übermengen gelöst werden. Bis auf ein paar Unverbesserliche sind doch alle am Handel Beteiligten für höhere Zertifikatepreise.

**E.&M.:** Profitieren Sie von höheren Preisen?

**Kroehnert:** Nein. Ich halte mich aus dem Eigenhandel völlig raus. Meine Intention ist, neben dem Ausbau der Serviceleistungen zum Sorglos-Paket den freiwilligen Emissionshandel auf die gesamte Logistik in der EU zu übertragen. Dazu waren die Gespräche auf der E-world ein absoluter Traum, weil das Thema massiv nachgefragt wurde.

**E.&M.**

## Emissionshandel für den Straßenverkehr

Im Verkehrssektor hält der Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz (bvek) die deutsche Klimapolitik für gescheitert. Anfang Februar hat Bundesumweltministerin Barbara Hendricks den nationalen Treibhausgasinventarbericht 2014 veröffentlicht. Die Emissionsdaten zeigen, dass trotz rückläufiger Entwicklung der Gesamtemissionen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Straßenverkehr 2014 auf 153,2 Mio. t gestiegen ist. Dieser liegt nun knapp über dem Basisjahr 1990. Seit 2009, als die Emissionen des Straßenverkehrs auf 144,1 Mio. t gesunken waren, legt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in diesem Sektor kontinuierlich zu. „Dies zeigt das völlige Scheitern der deutschen Klimapolitik im Straßenverkehrsbereich“, sagt Jürgen Hacker, Vorsitzender des bvek. Die von Hendricks eingesetzten Klimaschutzinstrumente hätten sich offensichtlich als wirkungslos erwiesen.

Seit Jahren spricht sich der bvek für eine Einbeziehung des Verkehrssektors in den Emissionshandel aus. Hacker wertet einen solchen Schritt als organisatorisch einfachste, volkswirtschaftlich kostengünstigste und sicherste Klimaschutzmaßnahme. Dazu müssten die Inverkehrbringer der Treibstoffe, also Raffinerien oder Erdölimporteure, in das EU-ETS integriert werden. Die Kosten für die benötigten EU-Emissionsrechte könnten dann über die Tankquittung an die Endverbraucher weitergegeben werden. Laut Hacker würden sich dadurch die Kraftstoffpreise um rund 2 Ct/l erhöhen. Inzwischen findet das Konzept des bvek auch bei den meisten Automobilherstellern Unterstützung und selbst die Mineralölwirtschaft steht den Plänen nicht mehr ablehnend gegenüber.

## Keine schnelle Lösung in Sicht

Dass der Europäische Emissionshandel derzeit keinen Fuel Switch anreizt, ist schon ein Allgemeinplatz. Das könnte sich ändern. VON ANGELIKA NIKIONOK-EHRLICH

**B**ackloading und Marktstabilitätsreserve waren richtige und wichtige Schritte, darüber herrscht Einigkeit. Dennoch führen sie nicht zu signifikant höheren Zertifikatepreisen, weil rund 2 Mrd. Emissionsberechtigungen zuviel im Markt sind.

Abhilfe verspricht sich Franz Josef Schaffhausen, Abteilungsleiter Klimaschutzpolitik, Europa und Internationales im Bundesumweltministerium und langjähriger Emissionshandelsexperte, nun für den Zeitraum nach 2020: „Ich glaube, dass wir in der vierten Phase des Emissionshandels, die von 2021 bis 2030 geht, wieder eine Balance

zwischen Angebot und Nachfrage herstellen können“, sagte er Mitte Februar auf der E-world in Essen. Dies könne durch die Erhöhung des linearen Reduktionsfaktors für die Zertifikatepreise von derzeit 1,74 auf 2,2 Prozent erreicht werden, meint Schaffhausen. Auch sollten die jährlichen Benchmarks linear reduziert werden.

Allerdings rechnet er nicht damit, dass die Diskussion über die weitere ETS-Reform noch in diesem Jahr völlig abgeschlossen werden kann. Es gehe dabei auch um die Frage, was mit den bisher nicht in den ETS einbezogenen Sektoren geschehen solle.

**E.&M.**



Michael Kroehnert ist Alleingesellschafter und Geschäftsführer von Emissionshändler.com, GEMB Gesellschaft für Emissionsmanagement und Beratung mbH. Das Unternehmen setzt nach eigenen Angaben mit sieben Mitarbeitern sechs Millionen Euro um.