

Emissionshandel | 02.04.2015 | Lesezeit 3 Min.

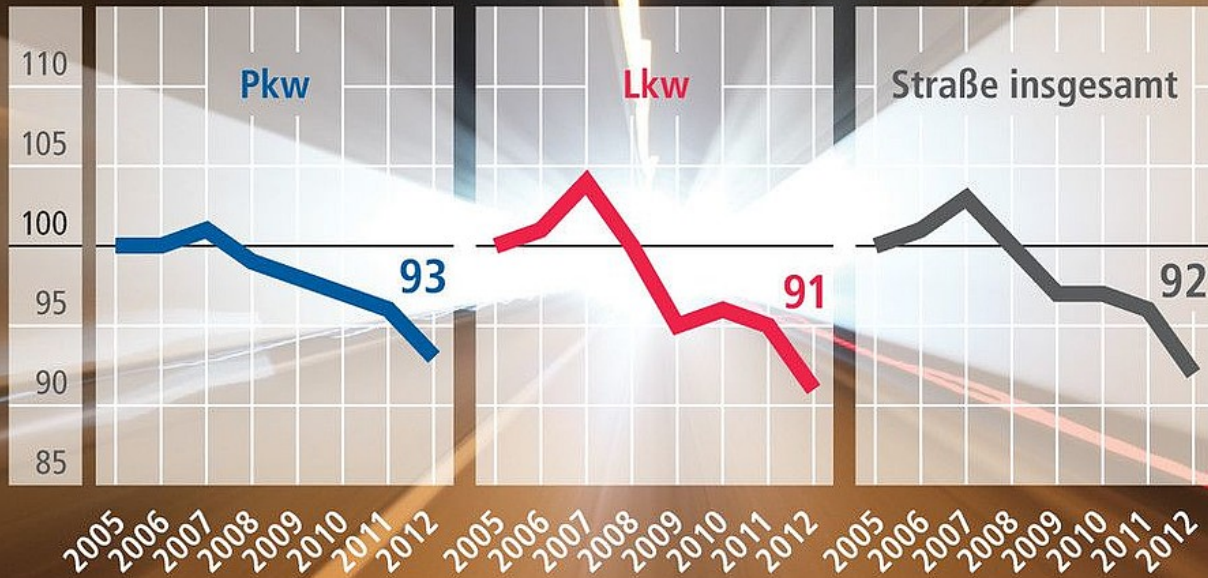
Neuer Mix beim Klimaschutz

Die EU will dafür sorgen, dass Kraftfahrzeuge weniger CO₂ ausstoßen. Bisläng setzt Brüssel auf schärfere CO₂-Grenzwerte für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge. Dieser Ansatz weist aber einige Schwächen auf und sollte allenfalls langfristig weiterverfolgt werden. Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Emissionshandel könnte dagegen kurzfristig eine sinnvolle Ergänzung sein.

Die Europäische Union hat sich ein Ziel gesetzt: Sie strebt an, dass die Kohlendioxidemissionen des Straßenverkehrs im Jahr 2050 rund 60 Prozent niedriger sind als im Jahr 1990, das als Vergleichszeitpunkt dient. Für den Zeitraum 2005 bis 2020 wird ein Minus von 10 Prozent angepeilt, bis 2030 sollen es 30 Prozent weniger sein. Daran gemessen befindet sich der Straßenverkehr durchaus auf Kurs (Grafik).

CO₂ im Straßenverkehr: In Europa rückläufig

CO₂-Emissionen in der EU, 2005 = 100



Quelle: Odyssee Database

Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2015 IW Medien · iwd 14 · Foto: flucas - Fotolia.com

Dass in der EU Personen- und Lastkraftwagen heutzutage klimafreundlicher unterwegs sind als früher, hat mehrere Gründe: Zum einen ist der Lkw-Verkehr aufgrund der wirtschaftlichen Schwäche in großen Teilen der EU zurückgegangen – wo nicht gefahren wird, entsteht auch kein CO₂. Aber auch hohe Kraftstoffpreise und die Einführung von CO₂-Emissionsgrenzwerten für Fahrzeuge haben ihre Spuren hinterlassen, da sie den Trend zu verbrauchsärmeren Pkws befeuern. Die Grenzwerte sind zudem gerade deutlich verschärft worden:

Die Hersteller, die Fahrzeuge in der EU verkaufen, sind verpflichtet, die Emissionen der Neuwagenflotten bis zum Jahr 2021 von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer auf 95 Gramm zu senken.

Das sind die schärfsten Grenzwerte der Welt. Mehr geht zwar immer, aber die Kosten für entsprechende technische Lösungen steigen exponentiell zu jedem Gramm eingespartem CO₂. So investieren die Hersteller größerer Fahrzeuge derzeit in die Elektrifizierung der Antriebsstränge – das verteuert aber jedes Fahrzeug um mehrere

Tausend Euro. Am Ende sind solche Modelle kaum noch erschwinglich.

Schon heute ist die Vermeidung von Kohlendioxidemissionen im Straßenverkehr vergleichsweise teuer. Pro Tonne CO₂, die durch effizientere Fahrzeugtechnik vermieden wird, fallen derzeit Kosten von bis zu 250 Euro an. Wenn weiter technisch aufgerüstet wird, ist im Jahr 2021 mit Kosten von 400 Euro pro Tonne zu rechnen (Grafik).

250

Euro kostet es heute maximal, durch effiziente Pkw-Fahrzeugtechnik den Ausstoß einer Tonne CO₂ zu vermeiden. Bis zum Jahr 2021 werden die Kosten auf bis zu 400 Euro steigen.

Quellen: Umweltbundesamt, IKA Aachen, European Energy Exchange AG, IW-Berechnungen

80

Euro verursachte 2010 der Ausstoß einer Tonne CO₂ an Schäden, zum Beispiel durch die Folgen von Extremwetter. Im Jahr 2030 werden die Kosten 145 Euro betragen, weil die Preise steigen und die Schäden mit dem Klimawandel zunehmen.

6

Euro kostet es heute, im Rahmen des Emissionshandels eine Tonne CO₂ ausstoßen zu dürfen. Bis zum Jahr 2020 soll dieser Zertifikatspreis auf 30 Euro steigen.

7

Cent würde ein Liter Benzin an der Zapfsäule mehr kosten, wenn der Kraftstoff bei einem Zertifikatspreis von 30 Euro in den Emissionshandel einbezogen würde.

 Institut der deutschen Wirtschaft Köln

© 2015 IW/Medien · iwd 14

Volkswirtschaftlich gesehen wäre es günstiger, in anderen Wirtschaftszweigen CO₂ einzusparen. Wenn etwa eine alte Heizung durch eine neue ersetzt wird, können die

Umstellungskosten pro Tonne Kohlendioxid nur 15 Euro betragen. Mit weniger Geld kann also mehr erreicht werden. Und dem Klima ist es letztlich egal, wo Kohlendioxid eingespart wird.

Außerdem dürften die monetären Schäden, die der Ausstoß von einer Tonne CO₂ verursacht, wesentlich geringer sein als jene Kosten, die der Verkehr schultern muss, um Kohlendioxidemissionen zu vermeiden.

Der derzeitige Regulierungsansatz, über Grenzwerte den CO₂-Ausstoß zu mindern, ist aber nicht nur finanziell ausgereizt, er hat auch einige systemische Schwächen:

Praxisferne. Die Emissionen werden in einem normierten Test gemessen. Egal wie der Test gestaltet wird, er kann die Realität nur begrenzt abbilden. Es wird mithin nur ein Potenzial gemessen. Außerdem werden die Emissionen nicht zuletzt durch den individuellen Fahrstil und die gefahrenen Kilometer bestimmt.

Schwere Lkws bleiben außen vor. Lastwagen verursachen etwa 40 Prozent der Emissionen im Straßenverkehr. Bislang ist es aber nicht gelungen, sinnvolle Grenzwerte für schwere Lkws zu formulieren.

Ein Weg, dies zu ändern, wäre die Einbeziehung der Kraftstoffproduzenten in den europäischen Emissionshandel (Kasten). Die Kosten für Zertifikate könnten an der Tankstelle auf den Spritpreis aufgeschlagen werden. Aus Sicht der Autofahrer wären diese Kosten überschaubar:

Bei einem zukünftigen Zertifikatspreis von etwa 30 Euro würde ein Liter Benzin um circa 7 Cent teurer.

Auch die Einbeziehung von Lastkraftwagen wäre so kein Problem.

Trotz dieser Vorteile kann der Emissionshandel aber nur eine Ergänzung zur bestehenden Regulierung sein. Langfristig schärfere Grenzwerte sind, wenn neue, preiswertere Technologien als heute zur Verfügung stehen, durchaus akzeptabel, um die Lasten auf die einzelnen Wirtschaftszweige zu verteilen.

Weil der Verkehr nach der Energiewirtschaft der zweitgrößte Emittent von Kohlendioxid ist, könnte es nämlich sein, dass dieser den Markt für Zertifikate durch

Zukäufe unter Druck setzt und die Preise enorm steigen. Dann müssten andere Sektoren für ihre Zertifikate mehr zahlen oder sie bekommen im Extremfall nicht mehr genug Berechtigungsscheine.

Am Ende könnte das die Abwanderung von in Europa dringend benötigter industrieller Produktion zur Folge haben.

Emissionshandel

Bislang sind nur die Betreiber von Kraftwerken und Industrieanlagen verpflichtet, für jede Tonne CO₂-Ausstoß beim Umweltbundesamt einen Berechtigungsschein zu erwerben. Wer durch technische Maßnahmen letztlich umweltfreundlicher produzieren kann als ursprünglich erwartet, darf seine überzähligen Emissionszertifikate weiterverkaufen.

Dieses System sorgt dafür, dass CO₂ immer dort eingespart wird, wo dies am wenigsten kostet. Die Gesamtzahl der Zertifikate ist europaweit gedeckelt. Dadurch ist garantiert, dass die von der Politik vorgegebenen Klimaschutzziele tatsächlich erreicht werden.

Kernaussagen in Kürze:

- Automobilhersteller, die Fahrzeuge in der EU verkaufen, müssen die Emissionen ihrer Neuwagenflotten bis zum Jahr 2021 von 130 Gramm CO₂ auf 95 Gramm pro Kilometer senken.
- Die Vermeidung von Kohlendioxidemissionen im Straßenverkehr ist teuer: Pro Tonne CO₂, die durch effizientere Fahrzeugtechnik vermieden wird, fallen derzeit Kosten von bis zu 250 Euro an.
- Wenn eine alte Heizung durch eine neue ersetzt wird, betragen die Umstellungskosten je Tonne Kohlendioxid nur 15 Euro.