

Dudenhöffer, Ferdinand

Article — Published Version

Neu entdeckter Emissionshandel: Kraftfahrzeuge

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Dudenhöffer, Ferdinand (2014) : Neu entdeckter Emissionshandel: Kraftfahrzeuge, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 94, Iss. 11, pp. 766-, <https://doi.org/10.1007/s10273-014-1747-x>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/106730>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Informationstechnik

Quo vadis IT-Gipfel?

Der IT-Gipfel bringt seit 2006 (fast) jedes Jahr die Akteure der IT-Branche, der Politik und der Wissenschaft auf höchster Ebene zusammen. Ohne Frage hat diese Veranstaltung Strahlkraft. Alle bisherigen Veranstaltungen ähnelten sich in ihrer Strahlkraft und dem Wunsch, die deutsche IT-Branche auf die Erfolgsspur zu führen. So zog sich der Wunsch nach einem deutschen Google, Facebook oder Twitter wie ein roter Faden durch zahlreiche Reden. Dieses Jahr in Hamburg verabschiedeten sich die Redner jedoch zusehends von dieser letztlich rückwärtsgewandten Idee zugunsten der vom Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Telekom Höttinger beschworenen „zweiten Halbzeit“, die es nun zu gewinnen gelte. Hier soll es vor allem um die Themen Industrie 4.0, intelligente Netze und IT-Sicherheit gehen.

Es steht außer Frage, dass Deutschland bei diesen Themen das Potenzial hat, erfolgreiche Spitzenprodukte zu entwickeln. Mit weltweit führenden Maschinenbauern trägt es schon heute zur industriellen Vernetzung und Effizienzsteigerung bei. Ebenso exportieren deutsche Firmen relevante Lösungen, die hinter der intelligenten Vernetzung von Verwaltung, Verkehr, Energie, Gesundheit und Bildung stehen. Bei der IT-Sicherheit steht Darmstadt als eines der herausragenden Zentren weltweit vorn. Vor diesem Hintergrund sollte der IT-Gipfel die relevanten Themen setzen und den Austausch der Akteure befördern. Dies konnte und kann die Veranstaltung sicherlich leisten. Die anstehende Neuausrichtung des IT-Gipfels sollte jedoch dazu genutzt werden, den Diskurs mutiger und offener zu gestalten.

Ein Ansatzpunkt für eine solche Neuorientierung kann es sein, einen breiten Diskurs zu führen, der über das Mantra der Effizienzsteigerung und Verknüpfung von Dienstleistungen mit Produkten in der deutschen Großindustrie hinausgeht. Es muss eigentlich darum gehen, den Mittelstand, der so oft als Rückgrat der deutschen Wirtschaft beschworen wird, wirklich einzubinden. Der Politik muss hier die Möglichkeit gegeben werden, echtes Verständnis für die Treiber und Hemmnisse zu erlangen. Auf Seiten der Anwender muss das Interesse an neuen digitalen Lösungen geweckt werden. Ebenso muss ein Austausch zwischen IT- und Industrieunternehmen an der Basis geschehen, so dass die zu bewältigenden Aufgaben gegenseitig besser verstanden werden.

Gleichermaßen wird die intelligente Vernetzung von Schulen, Hochschulen und anderen Bildungseinrichtungen an der Basis entschieden. Insbesondere bei Lehrkräften

bestehen große Hemmnisse in Bezug auf den Einsatz intelligenter IT-Lösungen. Mangelnde Kenntnisse und eine starke Pfadabhängigkeit im System Schule, wo kaum Anreize für Veränderungen gesetzt werden, sind dafür verantwortlich. Hier darf es eine Veranstaltung wie der IT-Gipfel nicht bei wohlfeilen Worten bewenden lassen. Sie muss vielmehr Lust darauf machen, neue Lösungen auszuprobieren. Diese erfordern jedoch auch neue Wege. Man muss den Blick über den Tellerrand des Angebots deutscher Schulverlage wagen und diskutieren wie, von wem und unter welchen Bedingungen in Zukunft Lerninhalte entwickelt und publiziert werden, um ein weiteres Debakel wie beim Leistungsschutzrecht zu vermeiden.

Diese beiden Beispiele zeigen: Es braucht die Einbindung der Anwender in den IT-Gipfel-Prozess. Der IT-Gipfel muss der neuen Namensgebung gerecht werden und sich mehr als Plattform bzw. Forum verstehen. Es braucht mehr Veranstaltungen wie Young-IT für junge Gründer oder intelligente Bildungsnetze im universitären Bereich. Wer die zweite Halbzeit gewinnen will, sollte nicht in erster Linie über die Ligapolitik sprechen, sondern erstmal dafür sorgen, dass alle Spieler auf dem Platz sind und Lust aufs Gewinnen haben.

René C. G. Arnold
WIK-Consult
R.Arnold@wik.org

EU-Kommission

Junckers Investitionsprogramm

Der neue EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker hat angekündigt, in den nächsten Jahren bis zu 300 Mrd. Euro an neuen Investitionen tätigen zu wollen. Das soll Europa fit und wettbewerbsfähig machen, die Abwanderung europäischer Unternehmen in andere Regionen verhindern, Wachstum steigern, Arbeitsplätze sichern und insgesamt die Zukunft des alten Kontinents verbessern. Bis Weihnachten will er auch verraten, wo das Geld dafür herkommen soll. Bislang hat er nur gesagt, dass es keine weitere Verschuldung geben soll und dass er die Wirtschaft in die Pflicht nehmen will, Arbeitsplätze zu schaffen. Mit der Ankündigung zusätzlicher Ausgaben kommt er einerseits Ländern wie Frankreich und Italien entgegen, die vor allem durch Staatsausgaben Wachstum schaffen wollen, während er mit der Ankündigung, dies nicht durch Schulden zu finanzieren, die deutsche Position stützt.

Die Bundeskanzlerin hat diese Ankündigung anlässlich des Treffens des Europäischen Rats Ende Oktober 2014

EU-Klimapolitik

Ambitionierter Beschluss für 2030?

in Brüssel ergänzt, indem sie betonte, dass die Angebotsbedingungen in den Mitgliedstaaten durch Strukturreformen, den Ausbau der digitalen Infrastruktur und Investitionen in Bildung und Ausbildung verbessert werden müssten. Merkel hat auch angedeutet, dass neben privaten Mitteln vor allem die Europäische Investitionsbank (EIB) bei der Finanzierung eine große Rolle spielen soll. Die EIB, die offiziell kein Organ der EU und nicht weisungsgebunden ist, kann sich ihrerseits am Kapitalmarkt verschulden, was für die Mitgliedstaaten im Moment vermieden werden soll. Bereits im Sommer hatte deren Präsident, Werner Hoyer, die Investitionsidee Junckers aus dessen Wahlkampf aufgegriffen und seinerseits ein 300 Mrd. Euro schweres Investitionsprogramm gefordert. Hoyer betonte dabei die Hebelwirkung der EIB-Mittel. Nach seiner Meinung kann so jeder öffentlich investierte Euro insgesamt zu Investitionen von jeweils 3 Euro werden.

Wenn Junckers Plan tatsächlich so aussieht, die Investitionen durch EIB und Private tätigen zu lassen, kann man skeptisch sein, ob die Investitionen tatsächlich zustande kommen. In jedem Fall gilt, dass kein mechanischer Zusammenhang zwischen öffentlichen und privaten Investitionen besteht. Letztere werden nur dann folgen, wenn sie langfristig Ertrag versprechen und auch nur dann werden Arbeitsplätze geschaffen. Denn wenn auch öffentliche Investitionen in vielen Bereichen sinnvoll sind, ersetzen sie nicht die Schaffung eines investitionsfreundlichen Umfelds. Die Betonung von Strukturreformen durch die deutsche Kanzlerin ist insofern richtig – wenn auch Deutschland in dieser Beziehung selbst eher wenig überzeugend handelt.

Im Moment ist das ganze Programm Junckers noch sehr vage, weil es vor allem auf die Aktivitäten von EIB und Privaten abzustellen scheint. Wenn Juncker nicht klar machen kann, wie genau deren Handeln durch das der Kommission und vor allem der Mitgliedstaaten ergänzt werden soll, ist die Gefahr groß, dass am Ende wenig dabei herauskommt. Er hat angekündigt, eine „politische“ Kommission leiten zu wollen und damit erhebliche Verantwortung übernommen. Erfolgreich wird seine Politik nur dann sein, wenn er die ganz unterschiedlichen Vorstellungen der Mitgliedstaaten bezüglich öffentlicher Ausgaben, Staatsverschuldung und Reformpolitik zusammenbringt, was seinem Vorgänger nicht gelungen ist. Die Verantwortung zur Umsetzung eigener Versprechungen bei anderen zu suchen, wäre jedenfalls ein schlechter Start.

Carsten Hefeker
Universität Siegen
carsten.hefeker@uni-siegen.de

Die EU gilt als ein „Vorreiter“ in der Klimapolitik auf multilateraler Ebene. Diesen Ruf hat sie sich in der Vergangenheit erworben. Entscheidend dafür waren ihre Selbstverpflichtungen zur Minderung ihrer Treibhausgasemissionen, die zumindest ambitionierter waren als die der anderen Großemittenten. Will man ihre jüngste Selbstverpflichtung für 2030 einschätzen, so braucht man ein Maß für die Minderungsambition. Dafür wird hier die Einheit „Prozentpunkte Minderung über zehn Jahre gegenüber der Vordekade“ (Prozentpunkte/10a) gewählt. Die Ziele der EU, relativ zu 1990, waren 8 (2010), 20 (2020) und 40 (2030) – eine klar akzelerierende Reihe. Dasselbe im eingeführten Ambitionsmaß ausgedrückt: Für die 1. Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls, von 1990 bis 2010, (knapp) minus 4 Prozentpunkte/10a, für die 2. Periode bis 2020 minus 12 Prozentpunkte/10a, also schon deutlich höher. Und nun, am 25. Oktober 2014, die sensationell klingende einvernehmliche Festlegung auf „mindestens“ minus 20 Prozentpunkte/10a. Ist da ein Wunder geschehen oder unterliegen wir einer optischen Täuschung?

Immerhin war es ja so: Die ersten der beiden Selbstverpflichtungen ist die EU eingegangen, als die relativ reichen 15 im Westen noch beinahe allein das Sagen hatten. Inzwischen ist die Osterweiterung der EU abgeschlossen, sie ist zur EU28 geworden, und die Finanzkrise hat die Sense mit besonders grausamen Folgen im Süden der EU geschwungen. Folge ist, dass die EU unter ihren Mitgliedstaaten inzwischen eine erhebliche Bandbreite von arm und reich bzw. von „fossil-entleert“ und „fossil aus dem Vollen schöpfend“ aufweist – entsprechend wuchsen die internen Konflikte. Ihr klimapolitischer Konsens, der 20 Jahre lang gewährt hatte und der international ihr Markenzeichen geworden war, ist ihr abhanden gekommen. Das Klimathema ist streitig gestellt.

Vor dieser Kulisse klingt die enorme Ambitionserhöhung im Beschluss des Europäischen Rates vom 25. Oktober 2014 unglaublich. Dabei ist sie mit „minus 20 Prozentpunkte/10a, noch nicht einmal voll erfasst, präzise nämlich heißt es „at least minus 40% domestically“. Hinzugekommen ist somit zweierlei: Das Ziel gilt diesmal, anders als in den Vordekaden, rein „intern“ (domestically), für Emissionen vom Territorium der EU-Staaten aus – in den beiden Dekaden zuvor durfte das Ziel auch durch Import von Minderungsrechten erreicht werden. Das „mindestens“ bedeutet: Die EU will nach dem Weltklimagipfel CoP 21 (Paris) gegebenenfalls nachbessern und einen Non-Domestic-Anteil, einen Import-Anteil also, noch oben draufsetzen. Dass die neuerdings in sich kli-

mapolitisch zerrissene, von einer Zerreißprobe zur nächsten taumelnde EU28 sich auf einen solchen anscheinend hoch-ambitionierten Beschluss geeinigt hat – es klingt unglaublich.

So skeptisch geworden, zeigt ein Blick auf die Tatsachen: Die EU ist mit dem Ende der 1. Verpflichtungsperiode (2010) bereits („domestically“) bei minus 19% gelandet; sie schiebt einen berschuss an Rechten in der Größenordnung von 3 Mrd. t bis 4 Mrd. t vor sich her, die bereits an Private vergeben wurden. Rechnet man dies beides heraus, nimmt man die Stilllegung von nicht benötigten, irrtümlich zu hoch vergebenen Rechten nicht als Minderungsambition, dann ergibt sich für 2011 bis 2030: minus 4 Prozentpunkte/10a. Die EU verbleibt somit bei ihrer Ambition in der Kyoto-Periode – mehr nicht. Mit diesem Verständnis von „Ambition“ ist nicht zu erkennen, dass der Europäische Rat seinen Beschluss für 2030 als Bekundung einer Führungsrolle verstanden wissen will. Realistischerweise.

Hans-Jochen Luhmann
Wuppertal Institut

jochen.luhmann@wupperinst.org

Kraftfahrzeuge

Neu entdeckter Emissionshandel

Bisher hat das europäische Emissionshandelssystem die Straenverkehrsemissionen ausgenommen. Für 2030 ist jetzt jedoch vorgesehen, dass die einzelnen Staaten den Straßenverkehr in den Emissionshandel einbeziehen können. Auch die deutschen Autobauer liebäugeln seit Kurzem mit dem Emissionshandel. Und das ausgerechnet in einer Zeit, in der die gehandelten CO₂-Zertifikate so gut wie wertlos sind. 6 Euro hatte zuletzt die Erlaubnis für den Ausstoß von 1 t CO₂ gekostet. Als 2008 die Erweiterung des Emissionshandels auf die Automobilindustrie vorgeschlagen wurde, wischten die Autolobby und der Verband der Automobilindustrie (VDA) die Dinge barsch vom Tisch: theoretisch, praxisfern, untauglich. Stattdessen wurden CO₂-mindernde technische Vorschriften für Neuwagen verfolgt. Nach langer Diskussion einigte sich die Branche mit der EU-Kommission, dass alle in der EU verkauften Neuwagen nur noch 130 g CO₂ pro km im Mittel ausstoßen dürfen. Das entspricht einem Treibstoffverbrauch von knapp 5,5 l Benzin auf 100 km oder 5,1 l Diesel. Wer das bis 2015 nicht erreicht, muss Strafe zahlen. 2011 versuchte die EU-Kommission mit einer Energiesteuer, die ähnlich wie der Emissionshandel für CO₂ einen Preis festsetzt, ein marktorientiertes Konzept für die CO₂-Vermeidung umzusetzen. Statt Treibstoff willkürlich zu besteuern, wurde vorgeschlagen, den Kraftstoff nach seinem Energieinhalt und seinem CO₂-Ausstoß europaweit zu

besteuern. Tanktourismus würde dann eingeschränkt und wer viel CO₂ ausstößt, würde auch viel zahlen. Zu diesem Zeitpunkt verhinderte die Branche dies.

Was ist der Grund für den plötzlichen Gesinnungswandel in der Autobranche? Zunächst wird mit dem Emissionshandel Benzin und Diesel teurer. Die Autobauer produzieren weiter die gleichen Modelle und der Kunde zahlt an der Tankstelle etwas mehr, wenn er etwa mit einem SUV vorfhrt. Bei den derzeitigen Preisen für Emissionszertifikate wäre der Liter Benzin zwischen 1 Cent und 2 Cent teurer. Die Reaktion der Autofahrer ist klar: keine. Die Reaktion für die Energiepreise in Deutschland ist auch klar: Strom wird teurer, weil eben Emissionszertifikate im Preis steigen. Auch das wäre nicht unbedingt ein ganz großes Unglück, aber im Übergangszeitraum bei hohen deutschen Strompreisen – unangenehm. Richtig unangenehm würde es übrigens für die alternativen Antriebe, also für Elektroautos, Plug-in-Hybride, Erdgas-Autos, von der Brennstoffzelle ganz zu schweigen. Denn weder die Autobauer noch die Autokäufer müssten so viel CO₂ einsparen, dass sich Elektroautos lohnen würden.

In der Theorie gilt: Der Emissionshandel kann dem Klimaschutz helfen und erlaubt CO₂-Einsparungen mit den geringsten Kosten zu realisieren. Die Praxis sieht aber anders aus. Die Zuteilungsregeln im europäischen Emissionshandel sind willkürlich. Das Zauberwort heißt Carbon-Leakage-Risiko: man schont Branchen und teilt kostenlose Emissionszertifikate zu, weil befürchtet wird, dass die Branche sonst außerhalb Europas mit alten CO₂-intensiven Anlagen produziert.

Sicher gilt auch, dass man nicht opportunistisch zwischen Systemen hin- und herspringen darf. Wenn es gerade passt, Emissionshandel, wenn es den Verkauf von Diesel-Pkw beeinträchtigt, eben keine Energiesteuer. Das System sollte verbessert werden, aber bitte mit durchgängigen und wirksamen Konzepten. Opportunistisch umsteuern ist gefährlich. Die Autoindustrie ist für Deutschland enorm wichtig. Die Innovationen der Branche werden gebraucht. Auch deshalb sollte nicht Pingpong mit Systemen gespielt werden. Der wichtigste Automarkt der Welt heißt China und nicht USA. Und in China werden derzeit die Weichen für das Elektroauto gestellt. Allein in die Ladestruktur sollen im nächsten Jahr 16 Mrd. Euro fließen. Deshalb sollte langfristig ein Lenkungssystem in Richtung klimaschonende Mobilität verfolgt werden. Die Chinesen bringen das Elektroauto auf die Straße, der Emissionshandel ist durch politische Kompromisse zur Farce geworden. Ein zahnlloser Tiger „Emissionshandel“ würde großen Schaden für die Branche bedeuten.

Ferdinand Dudenhöffer
Universität Duisburg-Essen
ferdinand.dudenhoeffer@uni-due.de