

Ökostrom kaufen? Kurze Flüge vermeiden? Solaranlage aufs Dach? Das alles hilft nicht wirklich, um CO₂ einzusparen, sagt der Ökonom Achim Wambach. Entscheidender als die Taten jedes Einzelnen sei ein viel wirksameres Instrument

Der Klima-Deckel

DIE ZEIT: Herr Wambach, bitte beantworten Sie unsere ersten drei Fragen nur mit einem knappen Ja oder Nein. Erste Frage: Helfe ich dem Klima, wenn ich Ökostrom kaufe?
Achim Wambach: Nein.
ZEIT: Sorge ich für mehr CO₂-Emissionen, wenn ich für ein Wochenende nach Barcelona fliege, als wenn ich das lasse?
Wambach: Nein.
ZEIT: Unterstütze ich den Klimaschutz, wenn ich mir eine Solaranlage aufs Dach montiere?
Wambach: Nein.
ZEIT: Sie haben ein Buch zum Klimaschutz geschrieben, in dem solche Beispiele auftauchen. Erklären Sie uns bitte noch einmal: Warum ist es für den CO₂-Ausstoß unerheblich, ob jemand nach Barcelona fliegt?
Wambach: Das ist ganz einfach: Die EU hat die Menge an CO₂, die bestimmte Wirtschaftszweige ausstoßen dürfen, gesetzlich beschränkt. Das gilt auch für den innereuropäischen Flugverkehr. Damit eine Fluggesellschaft einen Teil dieser erlaubten Gesamtmenge verbrauchen darf, muss sie für jede Tonne CO₂, die sie ausstößt, ein Zertifikat kaufen. Die Mitgliedsstaaten geben diese Zertifikate aus, danach können sie frei gehandelt werden. Wenn nun Sie und einige andere Menschen nicht fliegen und deshalb ein Flug weniger gebraucht wird, benötigt die Airline weniger Zertifikate. Aber die verschwinden damit nicht aus der Welt. Jemand anderes wird sie kaufen. Die Menge an CO₂, die in die Umwelt kommt, bleibt deshalb am Ende gleich.
ZEIT: Wieso sind Sie so sicher, dass jemand anders die Zertifikate kaufen wird?
Wambach: Fluggesellschaften, Stromerzeuger und Industriebetriebe brauchen sie. Diese Branchen dürfen in der EU nur CO₂ emittieren, wenn sie für jede Tonne ein Zertifikat erwerben. Im Moment werden diese Papiere zum Preis von 70 Euro gehandelt. Wenn eine Fluggesellschaft in Deutschland nun weniger Zertifikate braucht, wird sie weniger dieser Papiere kaufen oder Zertifikate, die sie schon hat, am Markt verkaufen. Beides senkt den Marktpreis für die Zertifikate. Darüber freut sich dann vielleicht ein Industriebetrieb in Spanien, für den die Kosten sinken und der deshalb mehr produzieren und entsprechend mehr CO₂ ausstoßen wird. Man spricht dabei auch von einem Wasserbett-Effekt.
ZEIT: Was meinen Sie damit?
Wambach: Wenn Sie ein Wasserbett an einer Stelle eindrücken, beult sich das Bett an einer anderen Stelle aus. Aber die Wassermenge im Bett bleibt gleich. Genauso ist das mit der in der EU vorgegebenen Menge an CO₂-Zertifikaten.
ZEIT: Und das ist sinnvoll?
Wambach: Ja, denn im Lauf der Zeit sinkt die staatlich vorgegebene Gesamtmenge, und zwar im Einklang mit den europäischen Klimazielen. Ursprünglich hat die EU die Zahl der ausgegebenen Zertifikate – also die Menge des erlaubten CO₂-Ausstoßes – jedes Jahr um 2,2 Prozent reduziert. Mit der Verschärfung der Klimaziele soll sie sogar um 4,2 Prozent pro Jahr sinken. Das ist bis 2030 festgeschrieben. Für die CO₂-Emissionen, die der Flugverkehr, die Stromerzeuger und die Industrie verursachen, etwa 40 Prozent der gesamten Emissionen, gibt es also einen Mechanismus, der zuverlässig dafür sorgt, dass sie immer weiter sinken.
ZEIT: Und deshalb macht es auch keinen Unterschied, wenn ich Ökostrom kaufe oder mir eine Solaranlage installiere?

Wambach: Ja, auch hier gilt der Wasserbett-Effekt. Jedes Zertifikat, das frei wird, weil zum Beispiel ein Stromerzeuger auf erneuerbare Energien umstellt, bleibt auf dem Markt. Durch den Kauf von Ökostrom verringere ich die Menge der Zertifikate nicht. Es kann sich natürlich trotzdem lohnen, eine Solaranlage zu kaufen. Aber das ist eine finanzielle Frage, nicht eine Frage des Gewissens.
ZEIT: In der aktuellen Krise hilft ein Solardach aber doch gegen die Energieknappheit, oder?
Wambach: Richtig knapp wird Strom bei uns vor allem dann, wenn die Sonne nicht scheint und kein Wind weht. Da nützt eine zusätzliche Solaranlage nichts. Dafür braucht es zum Beispiel Kohle- oder Gaskraftwerke. Aber wenn wir die laufen lassen und CO₂ emittieren, muss das wegen des Zertifikatehandels zwangsläufig woanders eingespart werden, etwa bei den Flügen.
ZEIT: Sie sagen: Entscheidend für den Klimaschutz ist allein der Emissionshandel. Entheben Sie damit nicht den Einzelnen von jeder Verantwortung?
Wambach: Ich finde es merkwürdig, dass wir in der Klimapolitik ständig über den ökologischen Fußabdruck reden, den jeder Einzelne hinterlässt. Das gibt es nur in diesem Politikfeld. Stellen Sie sich mal vor, wir würden beim Thema Jugendarbeitslosigkeit ständig fragen: Was ist mein persönlicher Beitrag zur Lösung? Sollte ich öfter mit der Deutschen Bahn fahren, weil die besonders viele Jugendliche ausbildet? Wäre es besser, einen Opel statt einen BMW zu kaufen, weil die in Rüsselsheim ein tolles Trainingsprogramm für Jugendliche haben? Oder würde Rewe für Produkte werben, die aus einer Jugendwerkstatt kommen?
ZEIT: Sie meinen, das ist absurd?
Wambach: Ja, und beim Klimaschutz wird genau so argumentiert. Dazu sollte man wissen, dass die Idee des individuellen ökologischen Fußabdrucks durch BP in die Welt kam. Als British Petroleum sein Image ändern wollte zu »Beyond Petroleum« ...
ZEIT: ... also etwa »jenseits« oder »nach Petroleum« ...
Wambach: ... startete der Ölkonzern eine Kampagne und richtete eine Internetseite ein, auf der man sich seinen persönlichen CO₂-Fußabdruck ausrechnen lassen konnte. Erst danach ist diese Idee populär geworden. Damit nehmen wir aber den Druck von der Politik und von den Unternehmen und laden die Verantwortung beim Einzelnen ab. Wir müssen mehr darüber reden, wie weit die politischen Instrumente funktionieren, und weniger darüber, ob ich jetzt noch eine zweite oder dritte Reise gemacht habe.
ZEIT: Aber ist es nicht sinnvoll, auch die Verbraucherinnen und Verbraucher in die Pflicht zu nehmen, die Druck auf die Unternehmen ausüben können?
Wambach: Häufig ist der Einzelne damit völlig überfordert. Ein Beispiel: Sie wollen eine Tomate kaufen und fragen sich, ob es aus Klimaschutzgründen besser wäre, eine aus Spanien zu nehmen oder eine aus Ihrer Region. Um das wirklich ent-

scheiden zu können, müssten Sie wissen, aus was für einem Gewächshaus die Tomate stammt. Wie ist das gebaut worden, wie wird es beheizt? Mit erneuerbarem Strom? Wie ist die Tomate transportiert worden? Wie wurde sie gelagert, wie verpackt?
ZEIT: Ganz schön viele Fragen.
Wambach: Kein Konsument kann das alles überblicken. Aber wenn alle Unternehmen in der Lieferkette für ihren CO₂-Ausstoß Zertifikate kaufen müssen, führt eine schlechte Klimabilanz zu einem höheren Preis. Und Verbraucher greifen dann aufgrund des Preises eher zum klimaschonenden Produkt. Das ist die Kernidee des Emissionshandels.
ZEIT: Warum fordern aber viele Umweltschützer alle möglichen Maßnahmen wie eine Solardachpflicht oder das Verbot von Verbrenner-Autos, und vom Emissionshandel ist kaum die Rede?
Wambach: Zum einen ist er nicht ausreichend bekannt, deshalb ist es auch schwer, damit zu argumentieren. Zum anderen gibt es ein Misstrauen, dass die Politik das wirklich durchhält. Wenn die Zertifikate knapper und dann auch richtig teuer werden, könnte die EU sagen: Das war zwar eine

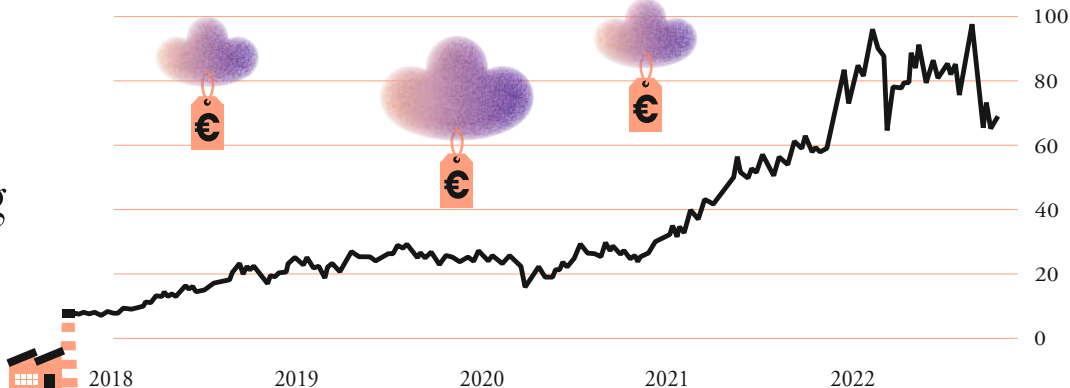
schöne Idee, aber jetzt schaffen wir es wieder ab.
ZEIT: Die Bundesregierung hat kürzlich beschlossen, dass der CO₂-Preis, den Deutschland zusätzlich auf Diesel und Benzin erhebt, im kommenden Jahr nicht steigen soll wie eigentlich vorgesehen. Das zeigt doch: Wenn es ernst wird, ist es schnell vorbei mit den Preisen als Klima-Druckmittel.
Wambach: Ja, diese Gefahr gibt es. Gerade wenn die Öffentlichkeit nicht hinschaut. Deshalb will ich ja darauf aufmerksam machen, wie wichtig diese Instrumente sind. Auch beim europäischen Emissionshandel gibt es jetzt Forderungen, in dieser Krise zusätzliche Zertifikate auszugeben. Das wäre ein schwerer Fehler! Wir brauchen beim Klimaschutz Planbarkeit.
ZEIT: Wenn das jederzeit gekippt werden kann, sind dann nicht doch andere Instrumente wie eine Solardachpflicht oder ein Verbot von Verbrenner-Autos besser?
Wambach: Auch die können politisch gekippt werden. Was hindert die nächste Bundesregierung daran, sich in der EU dafür einzusetzen, das Verbrenner-Aus wieder zurückzunehmen? Es wird bei solchen Verböten sogar mehr politischen Widerstand geben als beim Emissionshandel, weil sie ineffizienter sind und mehr Kosten verursachen.
ZEIT: Wieso?
Wambach: Nehmen Sie das Verbot von Verbrenner-Autos. Ein Verbot ist wie ein unendlich hoher Preis. Das ist ein sehr viel härterer Eingriff, als wenn ich Benzin schrittweise verteuere. Hinzu kommt: Wenn ich Verbrenner verbiete und E-Autos subventioniere, lege ich mich auch technologisch fest. Aber wissen wir sicher, dass das die beste Lösung ist? Und dass 2030 genau das richtige Datum für das Ende des Verbrenners ist? Vielleicht wäre 2035 besser? Oder sogar ein früherer Zeitpunkt, weil die Industrie dann schon viel weiter ist, als wir heute erwarten?
ZEIT: Was wäre die Alternative?
Wambach: Würde man stattdessen Benzin und Diesel in den EU-Emissionshandel aufnehmen, und darüber wird gerade auch verhandelt, würde der entsprechende CO₂-Ausstoß zwangsläufig sinken – aber man überlasse es den Verbrauchern und den Herstellern, die für sie beste und kostengünstigste Lösung für weniger CO₂ zu finden.
ZEIT: Im Grunde sagen Sie: »In Europa haben wir die Zauberformel für Klimaneutralität schon gefunden. Und die Politiker können sich den ganzen Stress sparen mit ihren Verböten. Sie müssen nur schauen, dass das mit den Zertifikaten schön streng durchgehalten wird, den Rest regelt die Wirtschaft«?
Wambach: So einfach ist es dann doch nicht. Wir brauchen auch die nötige Infrastruktur, wir müssen Forschung und Entwicklung fördern. Aber der Knackpunkt ist tatsächlich der Emissionshandel. Andere Maßnahmen sollten ihn sinnvoll ergänzen. Das ist heute nicht immer der Fall. Wenn wir zum Beispiel Solaranlagen auf dem Dach zur Pflicht machen, wie es ja viele Bundesländer schon tun

oder planen, bedeutet es, dass die fossilen Kraftwerke hierzulande weniger Zertifikate brauchen. Die werden dadurch günstiger, in Polen kann dann ein Kohlekraftwerk länger laufen. Da frage ich mich schon, ob die Pflicht gut begründet ist.
ZEIT: Sie argumentieren immer nur mit dem Preis, aber viele Firmen wollen schon aus Imagegründen klimaneutral werden, und viele Menschen wollen zum Klimaschutz beitragen. Sind moralische Vorstellungen nicht doch ein wichtiger Faktor?
Wambach: Es ist gut, dass das Bewusstsein für den Klimawandel bei den Menschen angekommen ist. Aber wenn wir Klimaschutz vor allem über Moral und Verzichtsaufreufe betreiben, kommen wir nicht weit und werden auch kein Vorbild für andere Länder sein. Die EU ist ja nur für zehn Prozent der weltweiten Emissionen verantwortlich. Senken wir allein unseren CO₂-Ausstoß, nützt das wenig. Entscheidend ist, dass auch Länder wie Indien oder China mitmachen. Deren Wohlstand ist aber noch immer so niedrig, dass man von ihnen keine Verzichtspolitik erwarten kann. Wir brauchen stattdessen ein Vorbild dafür, dass es gelingt, wirtschaftlich effizient Emissionen zu reduzieren. Damit ein Land wie Indien sagt: Das funktioniert, das machen wir auch. Dieses Muster kann der europäische Emissionshandel sein. Und China hat ja auch schon Emissionszertifikate eingeführt.
ZEIT: Verstanden, Emissionszertifikate sind wichtig. Kann ich als gutwilliger Bürger trotzdem etwas Sinnvolles für den Klimaschutz tun?
Wambach: Ja, es gibt viele Bereiche, für die der Emissionshandel noch nicht gilt. Das betrifft zum Beispiel interkontinentale Flüge. Wer die vermeiden kann tatsächlich zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beitragen. Auch der Autoverkehr und der Energieverbrauch in Gebäuden fallen noch nicht unter die Zertifikate-Regelung. Ebenso die Landwirtschaft. Auch weniger Fleisch essen hilft also dem Klima.
ZEIT: Was halten Sie von Kompensationszahlungen, die zum Beispiel für Flüge angeboten werden? Das ist ja etwas anderes als die CO₂-Zertifikate, die der Staat ausgibt. Bei einer Kompensation verspricht eine Firma: Wenn du uns Geld gibst, stecken wir es in ein Klimaschutzprojekt.
Wambach: Ich würde das nicht unbedingt empfehlen. Es ist umstritten, wie weit diese Kompensationsindustrie wirklich hält, was sie verspricht, also ob diese Projekte wirklich für zusätzlichen Klimaschutz sorgen. Es bräuhete dafür bessere Qualitätsstandards. Aber dieser Markt kann sich vielleicht noch entwickeln. Bei innereuropäischen Flügen greift ja zudem der Emissionshandel.
ZEIT: Wäre es nicht die effizienteste Kompensation, wenn man sich für 70 Euro ein Emissionszertifikat der EU für eine Tonne CO₂ kauft und es dann vernichtet? Dann wird doch definitiv weniger CO₂ verbraucht, richtig?
Wambach: Das stimmt, man kann das machen. Aber dann übt man ausgerechnet auf die Industriebereiche zusätzlichen Druck aus, die ohnehin schon durch den Emissionshandel gezwungen sind, die ambitionierten europäischen Klimaziele zu erreichen. Sinnvoller wäre es eigentlich, man würde dort für weniger CO₂-Ausstoß sorgen, wo der Emissionshandel noch nicht gilt, also etwa beim Autoverkehr.

Das Gespräch führten
Kolja Rudzio und **Marc Widmann**

Der Preis der Verschmutzung

So viel kostet eine Emissionsberechtigung der EU für eine Tonne CO₂ in Euro



Achim Wambach leitet das Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung