
Kommentar: Gebühren für nichts als heiße Luft?

Von Hans-Robert Richarz, cen

Bis Ende des Jahrzehnts soll in Deutschland der Ausstoß von klimaschädlichen Abgasen wie zum Beispiel Kohlendioxid (CO₂) um 55 Prozent zurückgehen, unter anderem forciert mit der Einführung von CO₂-Gebühren, zu zahlen von Unternehmen, die mit Heizöl, Erdgas, Benzin und Diesel handeln. Sie müssen ab 2021 Zertifikate kaufen, deren Preise Jahr für Jahr steigen und den Verbrauchern zur Last gelegt werden. Das dürfte klimaschädliches Heizen und Autofahren in Zukunft spürbar teurer machen.

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, den Preis pro Tonne CO₂ ab Januar 2021 auf zunächst 25 Euro festzulegen. Danach steigt der Preis schrittweise bis zu 55 Euro im Jahr 2025 an. Für das Jahr 2026 soll ein Preiskorridor von mindestens 55 und höchstens 65 Euro gelten.

BEHG, Brennstoffemissionshandelsgesetz nennt sich das vom Bundestag fünf Tage vor Weihnachten 2019 verabschiedete Werk mit 24 Paragraphen, in dem es in §1 ausdrücklich heißt: „Zweck des nationalen Emissionshandelssystems ist die Bepreisung fossiler Treibhausgasemissionen.“ Von Abgasen alternativer oder nachhaltiger Biokraftstoffe ist keine Rede. Im Gegenteil. In §7 Absatz 4 Nummer 2 heißt es explizit: „Die Bundesregierung kann \square Standardwerte für Emissionsfaktoren von Brennstoffen festlegen; dabei sollen die biogenen Brennstoffemissionen bei entsprechendem Nachhaltigkeitsnachweis mit dem Emissionsfaktor Null belegt werden.“ Soweit der Wille der Abgeordneten des Deutschen Bundestags.

Den aber will das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) unter Ministerin Svenja Schulze (SPD) so nicht gelten lassen. Ihre Behörde bastelte jetzt einen Verordnungsentwurf, der auch Händler und damit die Verbraucher von Biokraftstoffen zur Kasse bitten soll. Nun entsteht bei deren Verbrennung zwar auch Kohlendioxid, die gleiche Menge wurde aber während des Wachstums der Pflanzen gebunden. Somit sind sie im Gegensatz zu den fossilen Brennstoffen klimaneutral. Was übrig bleibt ist heiße Luft.

Verständlich, dass Norbert Schindler, Vorsitzender des Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft in Rage geriet. „Es ist beinahe als dreist zu bezeichnen, wie das BMU Klimaschutzbemühungen im Verkehr zu untergraben versucht“, schimpfte er. „Diese geplante CO₂-Bepreisung von Biokraftstoffen, die die strengen europäischen Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen, ist nicht sachgerecht und widerspricht vor allen Dingen dem klaren gesetzgeberischen Willen.“

Längst schon bestehen fossile Treibstoffe in Europa zwischen fünf und zehn Prozent aus Kraftstoffen auf pflanzlicher Basis wie Ethanol. Ohne diese Beimischung läge der jährliche CO₂-Ausstoß in Deutschland um knapp zehn Millionen Tonnen höher.

Angesichts der Pläne des BMU, die demokratische Entscheidung des Bundestags zu untergraben, drängt sich allerdings der Verdacht auf, dass es Ministerin Schulze und ihren Leuten in erster Linie gar nicht um den Klimaschutz durch den Autoverkehr geht. Insgeheim beherrscht die inflationär verwendete Floskel „Verkehrswende“ tagtäglich die Gedankenwelt der Bürokraten. Mit ihr soll den Verbrauchern das Autofahren gründlich vermiest werden. Wenn es nicht anders geht – über den Preis. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net