



Auf dem Rückzug: Infolge der Erderwärmung ziehen sich die Gletscher in den Alpen, wie hier im Großglockner-Gebiet, immer weiter zurück.

Mit Klimaschutz die Krise bewältigen

Umweltökonom Edenhofer warnt davor, wegen der wirtschaftlichen Probleme das Thema Erderwärmung zu vernachlässigen

KLAUS STRATMANN | BERLIN

Längst schlägt die Finanzmarktkrise auf die Klimadebatte durch. Fachleute warnen jedoch davor, bei den noch in diesem Jahr anstehenden klimapolitischen Weichenstellungen von ehrgeizigen Zielen abzurücken. „Das Kasino auf der Titanic ist vorübergehend geschlossen, der Dampfer steuert aber weiter auf den Eisberg zu. Wer vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Rezession fordert, beim Klimaschutz nachzulassen, hat den Ernst der Lage nicht erkannt“, sagte Ottmar Edenhofer, Chef-Ökonom des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung (PIK), dem Handelsblatt.

Bis zum Jahresende stehen auf der europäischen und der internationalen Ebene wichtige Entscheidungen im Klimaschutz bevor. So werden die europäischen Staats- und Regierungschefs voraussichtlich im Dezember über den Emissionshandel ab 2013 entscheiden. Ebenfalls im Dezember findet im polnischen Posen eine Weltklimakonferenz statt. Edenhofer spielt als einer der drei Vorsitzenden der Arbeitsgruppe „Vermeidung des Klimawandels“ des Weltklimarates eine wichtige Rolle bei den Verhandlungen.

In der Wirtschaft wurden in den vergangenen Wochen Forderungen laut, die Unternehmen angesichts der massiven wirtschaftlichen Probleme vor zusätzlichen Belastungen durch strengen Klimaschutz zu schützen. Ökonom Edenhofer warnt jedoch vor

falschen Schlussfolgerungen: „Manche tun so, als ob sich durch die Abschaffung des Klimaschutzes die Finanzkrise leichter bewältigen ließe. Aber der Auslöser für die gegenwärtigen wirtschaftlichen Probleme sind fehlerhaft regulierte Finanzmärkte.“ Edenhofer sieht den Klimaschutz als Teil der Problemlösung: Durch geschickt gewählte fiskalpolitische Anreize, etwa staatlich geförderte Investitionen in erneuerbare Energien, Kohlenstoffabscheidung und Energieeffizienz, könne man die schleppende Konjunktur ankurbeln und zugleich den Klimaschutz vorantreiben.

„Die Titanic steuert weiter auf den Eisberg zu.“

Ottmar Edenhofer, Klimaforscher

bis zum Ende des kommenden Jahres ein international verbindliches Kyoto-Nachfolgeabkommen zu schließen, seien gestiegen. Der Ökonom wünscht sich einen „New Deal zwischen den USA und der EU in der Klimapolitik“ und einen transatlantischen Kohlenstoffhandel. „Das erscheint heute realistischer als noch vor einigen Monaten.“

Wenig Verständnis hat Edenhofer für die Klagen einiger Industriebranchen über die Pläne der EU-Kommission für den Emissionshandel ab 2013. Solange es kein international verbindliches Abkommen gebe, hätten zwar „einige wenige energieintensive Branchen ein echtes Problem“, das man mit Ausnahmeregelungen lösen müsse. Allerdings werde die Bedrohung „maß-

los übertrieben“. Es seien „einzelne Branchen betroffen wie Stahl oder Aluminium, nicht aber die gesamte deutsche Wirtschaft“.

Seit Monaten kämpfen einige Branchen in Berlin und Brüssel gegen die Vorschläge der EU-Kommission, die die Industrie dazu verpflichten will, ab 2013 in die Ersterzeugung von Emissionszertifikaten einzusteigen. Die Unternehmen befürchten milliardenschwere Zusatzkosten und große

Nachteile auf den Weltmärkten. Derzeit laufen in Brüssel die Verhandlungen darüber, für welche Branchen Ausnahmen gelten sollen.

Edenhofer sieht den Emissionshandel als entscheidendes Instrument zur Senkung der Kohlendioxidemissionen. Er wünscht sich daher eine Ausweitung des Systems auf alle Sektoren, bei denen das technisch möglich ist, also auch auf den Verkehrssektor. Die Festlegung von Grenzwerten

hält er dagegen für den falschen Weg: „Wenn Politik und Wirtschaft sich auf einen Grenzwert verständigen, wird dieser erfahrungsgemäß schnell erreicht. Dann haben die Hersteller aber keinen Anreiz mehr, die Emissionen ihrer Fahrzeuge weiter zu reduzieren oder in radikalere Innovationen zu investieren wie etwa in die Elektromobilität.“ Es sei daher effektiver, den Verkehrssektor in den Emissionshandel einzubeziehen.

