



Transkription zum Podcast „Wenden bitte!“:

Episode 14: „Klimaschutz durch Emissionshandel?“

## Inhalt

Einleitung in das Thema und Vorstellungsrunde	2
Einspieler (kurzer Themenüberblick)	4
Wie der Emissionshandel funktioniert	4
Entwicklung des Emissionshandelssystems	5
Wirkung des Emissionshandels auf den Klimaschutz	6
Emissionshandel in der Energiekrise	8
Emissionshandel als marktwirtschaftliches System	9
Hürden bei der Weiterentwicklung	10
Warum ein gemeinsames System für mehrere Sektoren?	11
Worüber im Trilog derzeit diskutiert wird	12
Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)	14
Marktstabilitätsreserve (MSR)	16
ETS 2: Emissionshandel für Verkehr und Gebäude	17
Ausblick und Schluss	18

## Einleitung in das Thema und Vorstellungsrunde

### **Nadine Kreuzer:**

Herzlich willkommen zusammen! Hier ist eine weitere Folge „Wenden bitte!“ für euch. Wir diskutieren mit Expert\*innen vom Öko-Institut immer spannende aktuelle Fragen rund um Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Ich bin Nadine Kreuzer, Moderatorin und Journalistin, und es ist schon ganz schön verrückt, denn wir nehmen heute schon unsere 14. Folge auf und damit auch die letzte unserer zweiten Staffel. Es ist tatsächlich das erste Mal, dass wir alle hier zusammen im Studio sitzen und nicht vor unseren Bildschirmen. Ich weiß gar nicht, Mandy, aber irgendwie hat es nie geklappt. Dann waren auch viele Expert\*innen in anderen Städten oder Corona hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht und jetzt sitzen wir endlich mal live und in Farbe zusammen. Das ist für euch, die jetzt zuhören, wahrscheinlich egal, aber für uns ist es etwas Besonderes. Und wir haben nach 14 Folgen auch noch nicht genug, oder?

### **Mandy Schoßig:**

Auf keinen Fall! Hallo, ich bin Mandy Schoßig und leite die Kommunikation am Institut. Die, die öfter zuhören, wissen das und ich freue mich auch total, dass es endlich klappt mit einer gemeinsamen Aufnahme in einem Raum. Sehr schön, dich mal live zu sehen, Nadine. Und es ist tatsächlich so, dass es nach den 14 Folgen immer noch mehr Themen gibt, über die wir sprechen wollen. Und deswegen würde ich auch an dieser Stelle schon mal verraten: Es gibt noch eine weitere Staffel im nächsten Jahr und das freut mich sehr!

### **Nadine Kreuzer:**

Ja, wir freuen uns wirklich. Vor allem, weil ihr immer so gute Themenvorschläge macht und ja auch offenbar Interesse an den vielen Sachen habt, die wir zu nachhaltigen Transformationen diskutieren. So, aber jetzt erst mal los mit unserer Folge.

Heute wollen wir uns den europäischen Emissionshandel genauer anschauen. Um die Erderwärmung auf unter zwei Grad Celsius zu begrenzen und die gefährlichen Folgen des Klimawandels abzuwenden, müssen die Industriestaaten ihre Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 auf null reduzieren. Deshalb gilt der Emissionshandel als ein sehr wichtiges Instrument. Manche zweifeln aber auch an seiner tatsächlichen Wirkkraft.

### **Mandy Schoßig:**

Ja, deshalb wird auf EU-Ebene derzeit wieder diskutiert, ob das System nicht doch nachgebessert werden muss. Und wir fragen heute im Podcast: [Klimaschutz durch Emissionshandel?](#) Antworten darauf hat unter anderem Verena Graichen. Sie forscht bei uns am Berliner Standort im Bereich Energie und Klimaschutz zu Themen rund um die internationale Klimapolitik und insbesondere auch zum Emissionshandel. Deshalb kann ich mir niemand Geeigneteres vorstellen als dich, um unsere Fragen zu beantworten. Herzlich willkommen, Verena!

### **Verena Graichen:**

Herzlichen Dank, ich freue mich, hier zu sein.

**Nadine Kreutzer:**

Wir freuen uns auch sehr, dass wir dich als Expertin gewinnen konnten. Jetzt muss ich gleich mal fragen: Es gibt ja oftmals, wenn wir mit Menschen vom Öko-Institut sprechen, so Langzeittäter\*innen, die schon ewig dabei sind. Wie ist das bei dir?

**Verena Graichen:**

Ich bin seit 2005 dabei. Das sind jetzt 17 Jahre, glaube ich. Und witzigerweise habe ich vom ersten Tag an zum Emissionshandel gearbeitet.

**Nadine Kreutzer:**

Wow. Und wie kam es dazu? War das deine eigene Entscheidung? War das schon immer dein Steckenpferd?

**Verena Graichen:**

Es war damals das spannende und neue Thema. Aber es war auch genau dort, wo das Öko-Institut Entlastung brauchte und deswegen noch eine zusätzliche Person gesucht hat. Und ich hätte nie gedacht, dass man so oft und lange ein einzelnes Politikinstrument weiterentwickeln und reformieren muss. Aber offensichtlich gibt es immer genug zu forschen und das bleibt spannend, trotz allem.

**Mandy Schoßig:**

Ja, dann haben wir ja die richtige Expertin für den Emissionshandel hier. Gab es in der Vergangenheit auch schon mal so einen besonderen Aha-Moment oder irgendwas, das dir in Erinnerung geblieben ist?

**Verena Graichen:**

Es ist schon sehr interessant zu sehen, wie so ein ganz neues Instrument sich entwickelt. Es gab zwar davor schon mal einen SO<sub>x</sub>-Emissionshandel in den USA, aber so was Großes wie den EU-Emissionshandel, was so viele Emissionen erfasst, das gab es davor noch nie.

Und ehrlich gesagt, wurden da auch eine ganze Reihe von Fehlern gemacht oder Dinge nicht beachtet. Am Anfang waren auch die Daten gar nicht gut. Ich erinnere mich noch, wie die ersten Emissionsberichte rauskamen, in denen die Firmen dann berichteten, was sie im vergangenen Jahr emittiert haben. Und das passte auf einmal gar nicht zu den Zahlen im Treibhausgasinventar. Da hat man sich gefragt: Wie kann das sein? Warum sind die Zahlen unterschiedlich? Und diese Dinge kann man nach und nach besser verstehen.

**Nadine Kreutzer:**

Wenn du schon länger brauchst, Sachen zu verstehen, die den Emissionshandel angehen, dann wollen wir doch erst mal grundsätzlich ein bisschen ins Thema einführen. Hier für euch ein kleiner Einstieg in den Emissionshandel:

## Einspieler (kurzer Themenüberblick)

Seit 2005 ist der Emissionshandel das zentrale Klimaschutzinstrument der EU zur Reduktion von klimaschädlichen Treibhausgasen. In ihm müssen Unternehmen für ihre Treibhausgasemissionen sogenannte Emissionszertifikate einreichen. Ein Zertifikat berechtigt das Unternehmen dann, eine Tonne CO<sub>2</sub> auszustoßen. Die Gesamtmenge der ausgegebenen Zertifikate ist begrenzt. So soll klimafreundliches Handeln attraktiver gemacht werden und die Emissionen nach und nach sinken. Mit der Energiewirtschaft, Industrie und dem Luftverkehr umfasst das System heute fast die Hälfte der europäischen Emissionen.

Aber wie wirkmächtig kann ein solches marktwirtschaftliches System für den Klimaschutz auf EU-Ebene sein?

Seit Beginn hat sich der Emissionshandel stetig weiterentwickelt. Neben zusätzlichen Staaten wurden weitere Gase und neue Sektoren in das Handelssystem aufgenommen. 2019 beteiligten sich bereits 31 europäische Länder mit etwa 11.000 emissionsintensiven Anlagen aus der Stromproduktion und den CO<sub>2</sub>-intensiven Industrien am europäischen Emissionshandel. Für die laufende Handelsperiode, die noch bis 2030 gelten sollte, gibt es jetzt Diskussionen über mögliche Nachschärfungen.

Welche Lücken gilt es also noch zu schließen? Welchen Beitrag kann der Emissionshandel wirklich für den europäischen Klimaschutz leisten?

## Wie der Emissionshandel funktioniert

### **Mandy Schoßig:**

Wir sehen schon, dass es bei dem Thema noch Klärungsbedarf gibt. Vielleicht kannst du uns deshalb mal zum Einstieg erklären, wie genau der Emissionshandel funktioniert. Was soll er regeln und für wen?

### **Verena Graichen:**

Der Emissionshandel erfasst vor allen Dingen die großen Anlagen, also die Kraftwerke: Kohlekraftwerke, Gaskraftwerke, Zementwerke, Stahlwerke, Chemieanlagen oder Raffinerien. Jede dieser Anlagen misst ihre Emissionen und es gibt eine gemeinsame Obergrenze: Das ist die „Cap“. Diese sagt: Insgesamt darf in allen EU-Ländern gemeinsam nicht mehr als diese Menge von Emissionen ausgestoßen werden. Und wenn Firmen besser sind als das, was sie brauchen, dann können sie anderen den Raum freimachen und dafür Geld bekommen.

Das ist das Prinzip des Emissionshandels, dass dort die Emissionen zuerst reduziert werden, wo es am günstigsten ist und dass die Marktakteure frei sind, ob sie das machen oder wie sie es machen. Und das ist zum Beispiel der Unterschied zu Grenzwerten. Bei Grenzwerten ist klar, dass jede einzelne Industrieanlage den Schadstoffausstoß irgendwie senken muss. Aber beim Emissionshandel muss es in Summe sein. Und das passt eigentlich ganz gut zum Thema CO<sub>2</sub> und Treibhausgasemissionen, weil es dort ja eigentlich nicht um den Ort des Ausstoßes geht, sondern um die Summe insgesamt.

**Nadine Kreutzer:**

Also diese Cap ist eine Obergrenze von Emissionen pro Land?

**Verena Graichen:**

Nein, für die ganze EU beziehungsweise alle EU-Emissionshandelsländer. Es sind ja auch noch Norwegen, Island und Liechtenstein dabei. Aber die Ziele werden nicht mehr aufgeteilt auf Mitgliedsstaaten, sondern es gibt ein gemeinsames EU-Emissionshandelsziel.

**Nadine Kreutzer:**

Okay.

**Mandy Schoßig:**

Und wer legt diese Obergrenze fest, sodass sie auch mit den Zielen vereinbar ist? Und bekommt dann jedes Land einen gleich großen Anteil? Kannst du das nochmal genauer erklären, wie das verteilt wird?

**Verena Graichen:**

Wie gesagt, es wird ja gar nicht auf Länder aufgeteilt. Das war ganz am Anfang so. Wir hatten es gerade davon, dass es ein lernendes Instrument war. In der ersten Handelsperiode war es noch so, dass einzelnen Ländern die verschiedenen Caps zugeordnet wurden. Aber im Endeffekt passt das ja gar nicht zum Instrument.

Die EU hat sich gemeinsam zu einem Klimaschutzziel verpflichtet: Minus 55 Prozent gegenüber 1990 bis 2030. Und da macht der Emissionshandel, der ja eher 40 Prozent der Emissionen ist, den größeren Anteil. Also in den Emissionshandelssektoren wollen wir 60 Prozent runter, 61, um genau zu sein, und in den anderen Sektoren nur 40. Das heißt, wir sagen, das EU-Klimaziel wird aufgeteilt auf Emissionshandel und weitere Sektoren, und für die weiteren Sektoren wird das auf die Länder verteilt, aber nicht im Emissionshandel.

## Entwicklung des Emissionshandelssystems

**Nadine Kreutzer:**

Ah wow, das ist echt ganz schön verflucht kompliziert, wenn man so von der Seite in die Thematik einsteigen will. Wir haben gerade schon im Einspieler gehört, dass es das ETS, also das Emission Trading System, schon seit 2005 gibt. Seitdem wurde immer wieder nachgebessert und angepasst. Was waren so die wichtigsten Änderungen in den vergangenen Zeiträumen? Ich glaube, das nennt man auch Handelsperioden?

**Verena Graichen:**

Das ist richtig. Es gab mehrere Handelsperioden. Von 2005 bis 2007 gab es so eine Art Start- und Testperiode, wo diese Schwierigkeiten, die ich gerade erwähnt habe, noch besonders waren. Zum einen hat man es länderspezifisch gemacht, zum anderen waren die Regeln nicht bei allen Ländern genau gleich, was natürlich zu Unstimmigkeiten geführt hat. Wenn ich das gleiche Zementwerk in Spanien betreibe oder in Deutschland, dann sollten, wenn es einen Preis hat, die Emissionen auch den gleichen Regeln unterliegen. Da gab es also Diskussionen zwischen denjenigen Mitgliedsstaaten, die das strenger ausgelegt haben, und denen, die das laxer ausgelegt haben.

Und da wurden in der nächsten Handelsperiode, das war die Kyoto-Periode 2008 bis 2012 mit den Kyoto-Klimazielen, schon eine ganze Reihe von Sachen harmonisiert. Seitdem, in der dritten Handelsperiode 2013 bis 2020, ist es eigentlich voll harmonisiert, das heißt überall gelten die gleichen Regeln und es gibt auch keine Aufteilung mehr auf die Mitgliedsstaaten.

Und wir hatten gerade die Frage: Wer hat denn die Ziele gesetzt? Die Ziele werden am Schluss auf EU-Ebene gesetzt. Wie bei den meisten Politiken auf EU-Ebene, oder Umweltpolitiken zumindest, hat die Kommission ein Vorschlagsrecht. Von ihr wird ein Paket vorgelegt. Von der Leyen als Kommissionspräsidentin hat gesagt: „Fit for 55“, das ist mein großes Paket. Ich will, dass die EU fit ist für ein Minus-55 Prozent-Ziel. Und in diesem Paket waren auch die Dinge zu den Emissionshandelsrichtlinien drin.

**Mandy Schoßig:**

Und darin ist der Vorschlag, dass bis 2030 die Emissionen im Emissionshandelssektor um 61 Prozent sinken müssen?

**Verena Graichen:**

Das ist richtig.

**Nadine Kreutzer:**

Manche sind aber der Meinung, dass zum Beispiel eine Steuer ein viel besseres Instrument wäre. Was sagt denn die Expertin dazu?

**Verena Graichen:**

Ich finde Steuern toll. Aber man muss auch sagen: So einfach sind Steuern oft auch nicht. Wenn man sich die deutsche Energiesteuer anguckt, dann weiß man auch, dass da viele Sonder- und Spezialregeln drin sind. Aber im Endeffekt ist auf der EU-Ebene was anderes viel wichtiger. Es braucht Einstimmigkeit. Das heißt, jeder Mitgliedsstaat muss mitstimmen und es gab keine einstimmigen Beschlüsse zu Steuern.

## **Wirkung des Emissionshandels auf den Klimaschutz**

**Nadine Kreutzer:**

Eine Hörerin wollte von uns wissen, was die Erfolge des ETS waren. Also kann man sagen, dass das bisher für den Klimaschutz schon ordentlich was gebracht hat?

**Verena Graichen:**

Wir sehen eine richtige Emissionsreduktion seit 2005 um gut 40 Prozent im Emissionshandelssektor. Die Frage ist natürlich: War es der Emissionshandel allein? Und jetzt muss man immer sagen: Nein, war er natürlich nicht. Was wir sehen ist, dass in dieser Zeit insbesondere die Stromemissionen runtergegangen sind. Das hängt vor allen Dingen mit dem Kohleausstieg und dem Ausbau der Erneuerbaren zusammen, die die anderen Kraftwerke dann verdrängen. Und das ist natürlich nicht allein vom Emissionshandel getriggert.

Es gab immer mal wieder Zeiten mit hohen Preisen, da konnte der Emissionshandel auch die Einsatzreihenfolge der Kraftwerke bestimmen. Dann war klar, es kommen mehr saubere Kraftwerke in den Strommarkt rein und die dreckigeren bleiben abgeschaltet. Aber es gab auch lange Perioden mit viel zu niedrigen Preisen. Und dann muss man sagen, dass der Emissionshandel nicht die Kraft gehabt hat, das zu beeinflussen. Da war zum Beispiel die Politik zum Ausbau der Erneuerbaren ein ganz, ganz wichtiger Faktor.

**Mandy Schoßig:**

Also im Grunde ist die Frage: Ist der Emissionshandel das zentrale Element oder Instrument für die europäische Klimapolitik? Oder braucht es auch noch was anderes? Du hast jetzt gerade schon den Ausbau der Erneuerbaren genannt.

**Verena Graichen:**

Es braucht definitiv unterschiedliche Sachen. Es geht ja nicht nur darum, die dreckigen Sachen abzuschalten, sondern es geht auch darum, die sauberen Alternativen zu fördern. Und das sehen wir halt bei den Erneuerbaren. Und ich denke, genau das müssen wir in Zukunft noch stärker in den Industriesektoren tun. Denn die Industrieemissionen sind zwar auch gesunken, aber besonders stark in den Zeiten der Wirtschaftskrise. Und da ist wohl nicht Klimaschutz der Grund gewesen, sondern die anderen Probleme. Und deswegen ist der Umbau der Industrie in keiner Weise so schnell voran gegangen, wie wir es eigentlich brauchen.

**Mandy Schoßig:**

Und was für Instrumente würde man dann noch zusätzlich brauchen? Außer den beiden, die du jetzt schon ein bisschen angerissen hast?

**Verena Graichen:**

Eigentlich braucht es einen ganzen Korb voller Instrumente. Wir brauchen Effizienz, Energieeffizienz, wir brauchen aber auch Materialeffizienz. Stahl und Zement sind einfach sehr, sehr emissionsintensiv. Wenn wir es schaffen, unsere Häuser anders zu bauen, dann haben wir für den Klimaschutz schon etwas gewonnen.

Und dann braucht es aber natürlich auch die Förderung von neuen und Durchbruchstechnologien. Im Stahlsektor kann man statt mit Kohle auch mit Wasserstoff Stahl herstellen. Das wird jetzt erprobt. Solche Sachen müssen gefördert und unterstützt werden, um da den Umbau zu schaffen. Und man muss auch sagen, dass das leider alles immer wahnsinnig langsam geht. Im Klimaschutz spüren wir den Druck und die Verzweiflung im Nacken. Wenn man die Fridays for Future anguckt, dann sagen sie zurecht, dass das alles viel zu langsam geht. Gleichzeitig ist so eine große Industrieanlage keine Investition, die jedes Jahr getroffen wird, sondern nur eher alle zehn Jahre. Da muss man jetzt die Chancen nutzen: Wann immer Investitionsentscheidungen getroffen werden, müssen sie in die richtige Richtung erfolgen.

**Nadine Kreutzer:**

Wir reden ja hier über die Sektoren Industrie und Energiewirtschaft. Kann man abschätzen, ob die Emissionen tatsächlich gesunken sind, also die Summe, die eingespart wurde? Und weißt du, ob die Unternehmen bisher auch wirklich Anstrengungen unternommen haben, um nachhaltiger und emissionsärmer zu wirtschaften?

**Verena Graichen:**

Die Unternehmen? Das ist schwierig zu beantworten. Also ich glaube, es gibt auf jeden Fall Beispiele, wo wirklich tolle Dinge passiert sind. Wenn man sich aber die großen Trends anguckt, dann sieht man, dass die Entwicklung des Wirtschaftswachstums ein wichtiger Treiber für die Produktionslevel gewesen ist und die Produktionslevel ein sehr wichtiger Treiber für die Emissionen gewesen sind.

Das zeigt, dass die durchschnittliche Effizienz nicht genug besser geworden ist. Aber es gibt eine Zuteilung an die Industrieanlagen, wo man auch vergleicht, wie gut die jeweils sind. Und da sieht man, dass sich vorne an der Spitze etwas tut. Es fehlt bloß noch die breite Masse.

## Emissionshandel in der Energiekrise

**Mandy Schoßig:**

Zu dieser Zuteilung habe ich auch noch eine Frage. Du hast ja die aktuelle Energiekrise schon angesprochen. In der Ukraine herrscht Krieg, wir bekommen nicht genügend Gas aus Russland, wollen das aber auch langfristig gar nicht mehr. Gleichzeitig steigen die Preise am Markt und die Kohlekraftwerke sollen uns jetzt nochmal bei der Energieversorgung unterstützen.

Aber wie ist das mit unseren Klimazielen vereinbar? Da heißt es immer als Antwort: Na ja, im Emissionshandel ist das dann schon geregelt, dass der Sektor nicht mehr Emissionen verursacht. Wie hängt das alles zusammen? Also stimmt das dann wirklich am Ende?

**Verena Graichen:**

Das ist eine komplexe Frage, vielleicht komplexer, als man denken würde. Die Idee des Emissionshandels ist ja, dass es eine Obergrenze gibt. Jetzt ist es aber so, dass in der Vergangenheit die Obergrenze so hoch gesetzt war, dass die Emissionen diese Grenze sowieso

nicht erreicht haben. Und das war natürlich ein Problem. Wenn eigentlich die Grenze wirken soll und die Grenze so hoch ist, dass sie nicht wirkt, dann gibt es viel weniger oder keinen Anreiz, Emissionen zu senken. Und damals hat man gesagt, dass es so nicht weitergehen kann.

Wir brauchen was, damit der Markt stabil wird. Und das ist die Marktstabilitätsreserve. Im Endeffekt ist die Idee von dieser Marktstabilitätsreserve, folgende: Wenn zu viele Zertifikate im Markt sind, dann schütten wir weniger neue aus. Denn jedes Jahr gibt es neue Emissionen und neue Emissionszertifikate und durch die Marktstabilitätsreserve gibt es dann weniger neue dazu. So lange es so ist, dass man immer wieder Zertifikate reduzieren muss, weil eigentlich zu viele im Markt sind, stimmt das nicht zu 100 Prozent mit der Obergrenze. Die Obergrenze ist einfach zu hoch.

Jetzt gibt es natürlich Modellierungen, gerade zu den Kohlekraftwerken im Rheinland. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung hat dazu ein Gutachten gemacht und die kommen darauf, dass es im Grunde ein Nullsummenspiel ist. Die Anlagen, die hätten stillgelegt werden sollen und jetzt länger betrieben werden mit den Anlagen, die 2030 dann ausgeschaltet werden, kommen am Ende auf null. Aber die Interaktionen im einzelnen Jahr mit dem recht komplexen System des Emissionshandels, das muss man mal sehen, wie sich das entwickelt.

**Mandy Schoßig:**

Dann hat uns eine Hörerin noch gefragt, wie der Emissionshandel in Zeiten teurer Energiepreise zu bewerten ist. Gibt es hier Chancen oder auch Risiken durch das Handelssystem?

**Verena Graichen:**

Zurzeit sind die Preise hoch. Obwohl das gar nicht mehr zu 100 Prozent stimmt. Wir sind jetzt im Oktober und jetzt sind die Gaspreise natürlich nicht auf die Zeiten von vor der Krise, aber doch wieder um eine ganze Ecke gesunken. Das heißt, ein Teil der Preise ergab sich einfach durch die große Unsicherheit im Markt. Und ich glaube, dass es da jetzt mehr Sicherheit gibt, dass es auch in Zukunft Gas geben wird. Wenn man mehr auf LNG, also verflüssigtes Gas auf Schiffen setzt, dann ist das immer teurer als aus der Pipeline. Das heißt, nie wieder wird Gas so billig sein.

Jetzt muss man aber auch sagen: Die anderen Energieträger sind auch nicht billig. Also wer einen Heizölkessel füllen will, der merkt auch, was es mit den Preisen gemacht hat. Wer mit Kohle heizt, trotzdem auch die Kraftwerke. Und deswegen ist eigentlich die wichtige Frage: Wird das eine oder andere Kraftwerk eingesetzt? Was ist der Preisunterschied? Und nicht so sehr: Was ist das Preisniveau zwischen den verschiedenen Brennstoffen? Und deswegen ist eigentlich immer wichtig, dass der Emissionshandel diese Lücke schließt. Dass der Unterschied im Preisniveau zwischen denen mit höheren Emissionen und den Erzeuger\*innen mit niedrigeren Emissionen durch den CO<sub>2</sub>-Preis gedeckt wird.

## **Emissionshandel als marktwirtschaftliches System**

**Nadine Kreuzer:**

Was passiert denn eigentlich mit den Einnahmen?

**Verena Graichen:**

Das ist eine interessante Frage. Das betrifft auch die Entwicklung des Systems. Am Anfang waren die Einnahmen eher unwichtig. Da hat man fast alle Zertifikate frei vergeben. Mit der Zeit sind aber die Einnahmen immer wichtiger geworden. Jetzt ist es unterschiedlich, was mit den Einnahmen passiert. Es gibt eine Reihe von Fonds, die aus den Auktionserlösen gespeist werden.

Ein Teil der Zertifikate wird auf einer Auktion an der Börse in Leipzig für die EU verkauft und die die Einnahmen werden an die Mitgliedsstaaten verteilt. Und dann gibt es noch gewisse Fonds, die zum Beispiel Investitionen in die Reduktion von Treibhausgasen unterstützen oder in Innovationen. Ich glaube, das ist eine ganz wichtige Funktion. Denn am Schluss ist nur die Investition zukunftsfest, die tatsächlich Treibhausgase spart und auch weniger Energie einsetzt und damit resilient gegen die hohen Energiepreise ist.

**Mandy Schoßig:**

Und um das nochmal für mich einzuordnen: Der ETS, also der Emissionshandel, ist ja ein marktwirtschaftliches Instrument und soll sich eigentlich auch selbst regulieren. Aber gleichzeitig gibt es diese ganzen Setzungen von der Politik, also die Obergrenze und auch den Rahmen, wie gehandelt wird und so weiter. Es gibt viele Vorgaben. Eine Frage, die auch von einer Hörerin kam: Wie viel Markt und wie viel Ordnungsrecht ist in diesem Instrument drin?

**Verena Graichen:**

Es ist viel Staat im Instrument, aber nicht viel Ordnungsrecht, würde ich sagen. Aber ja, die Einnahmen werden verwendet, die Höchstgrenzen sind politisch gesetzt. Aber am Schluss hat ja jeder Markt in unserer sozialen Marktwirtschaft irgendwo Grenzen. Und man sieht auch ganz gut, dass ohne diese Leitplanken die Märkte zumindest nicht zum Nutzen von allen funktionieren.

## Hürden bei der Weiterentwicklung

**Mandy Schoßig:**

Und wenn es jetzt an die Reformen geht, du hast ja schon ein bisschen erklärt, was es da seit Beginn für Veränderungen gab, wieso ist eigentlich nicht mehr passiert an grundlegenden Veränderungen, um das System zu verbessern?

**Verena Graichen:**

Von Anfang an hat man ja gesehen, dass Europa einen Weg gehen will, mit dem die Industrie und der Stromsektor umgebaut werden, aber gleichzeitig hierbleiben. Also dass keine Investitionen und keine Produktionen ins Ausland verlagert werden. Und die Sorge, dass das durch eine stringente Klimapolitik hier im Vergleich zu weniger stringenten Klimapolitiken in anderen Ländern passiert, die war immer sehr, sehr groß.

De facto haben wir eigentlich nicht gesehen, dass so etwas passiert. Das hängt vielleicht auch mit den Preisen zusammen, die lange sehr niedrig waren. Aber die Sorge war bei der politischen Bestimmung des Systems immer total präsent.

Und es ist ja gar nicht die EU-Kommission allein, die das bestimmt, sondern das passiert im Zusammenspiel zwischen EU-Kommission, dem Rat, wo die Mitgliedsländer drin sind und dem Europäischen Parlament. Und wir haben eigentlich gesehen, dass oft insbesondere die Mitgliedsländer sehr zurückhaltend sind. Hier hat jeder so seine Lieblingsindustrie, also klassischerweise die Deutschen mit den Autos. Da sind die Ängste besonders groß, dass dieser Industrie was passieren könnte. Und dann ist die Zurückhaltung eben auch sehr groß, was da Regulierung betrifft.

## Warum ein gemeinsames System für mehrere Sektoren?

### **Nadine Kreuzer:**

Diese zwei Sektoren Industrie und Strom, die sind ja sehr unterschiedlich. Wieso wurden sie in einem System erfasst?

### **Verena Graichen:**

Ich glaube, es gibt Dinge, die dafür und die dagegen sprechen. Was tatsächlich dafür sprechen würde, unterschiedliche Systeme zu machen, ist, dass die Vermeidungskosten sehr, sehr unterschiedlich sind. Also wie viel Geld es kostet, eine Tonne CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Und jetzt ist ja auch noch der Luftverkehr dabei und in Zukunft der Schiffsverkehr. Die haben noch mal ganz andere Vermeidungskosten. Und man sieht zum Beispiel, dass es für den Luftverkehr viel einfacher ist, den Preis für die Zertifikate zu bezahlen, als selbst etwas zu unternehmen, um die Emissionen zu reduzieren.

Aber der Vorteil von so einem großen Markt ist, dass immer genug Leute da sind. Es gibt genug Agierende. Es gibt genug Liquidität. Das heißt, man kann jederzeit Sachen kaufen und verkaufen. Und es ist auch weniger anfällig. Ein Markt mit wenigen Playern ist viel anfälliger für Marktmacht oder für Manipulation als ein großer Markt.

### **Nadine Kreuzer:**

Also hältst du es für eine gute Idee, dass es so zusammengelegt ist?

### **Verena Graichen:**

Ich denke, es ist ganz gut, dass es zusammengelegt ist. Aber ich glaube, man braucht sehr unterschiedliche Unterstützungen für die verschiedenen Segmente, damit tatsächlich die Dekarbonisierung funktioniert. Und deswegen ist es wichtig, dass es solche Fonds gibt. Zurzeit werden der Industrie zum Großteil die Zertifikate ohne Kosten zur Verfügung gestellt. Freie Zuteilung nennt man das. Da könnte man die Ressourcen auch besser nutzen und stattdessen noch mehr Geld in den Umstieg, in die Unterstützung von Investitionen setzen.

**Mandy Schoßig:**

Du hast ja den Flugverkehr gerade schon erwähnt, der noch dazukam. Wir haben auch in einer [Folge Anfang letzten Jahres schon mal über den Flugverkehr und das CORSIA-System gesprochen](#), das ja eigentlich hier auch die Emissionen begrenzen soll. Wie passen diese beiden Sachen zusammen?

**Verena Graichen:**

Im Flugverkehr werden im Emissionshandel zurzeit nur die inländischen Flüge, also so was wie „Berlin – München“ und die innereuropäischen Flüge, also „Frankfurt – Paris“ erfasst, nicht jedoch die internationalen Flüge, zum Beispiel nach New York. Und die Ursprungsidee war eigentlich, dass alle ankommenden und abgehenden Flüge auch mit dabei sind. Aber das hat uns nicht viele Freund\*innen international gebracht.

Deswegen gab es international die Bewegung, zu sagen: Das ist doch eigentlich nichts, was die EU im Alleingang regulieren kann. Schließlich haben wir die Hälfte der Flüge bei uns. Sondern das soll im Rahmen von der internationalen Flugorganisation der UNO passieren, der [ICAO](#). Und die haben ein eigenes marktwirtschaftliches Instrument aufgesetzt, das sich CORSIA nennt. Und bei CORSIA ist die Idee, dass alle internationalen Flüge eine Abgabe haben. Da fallen jetzt nicht die Emissionshandelsflüge darunter. Aber sie ist viel geringer, weil die Ziele viel geringer sind, zumindest bislang.

Im letzten Monat gab es gerade ein Treffen in Kanada von der ICAO, bei dem unter anderem wieder über CORSIA geredet wurde, aber auch um ein 2050-Ziel. Da soll der Flugverkehrssektor auf Net Zero sein. Das ist phänomenal. Natürlich ist das viel zu lang hin, das ist schon richtig. Aber noch nie haben wir im Flugverkehr so ein Ziel gesehen. Es ist klar, da muss noch einiges passieren zwischen dem Ziel von CORSIA, das relativ „unambitioniert“ ist und dem neuen Ziel für 2050.

## **Worüber im Trilog derzeit diskutiert wird**

**Nadine Kreutzer:**

Es ist ein unglaublich komplexes Thema. Gut, dass du das für uns hier noch mal aufdröselst und offenbar ist es nach mehreren Handelsperioden immer noch nicht perfekt. Jetzt kann man hören, dass es gerade ein Trilog-Verfahren gibt, in dem noch mal über mögliche Nachschärfungen diskutiert wird. Was genau ist das für ein Trilog und was wird da diskutiert und soll nachgebessert werden?

**Verena Graichen:**

Der Trilog ist das Zusammenspiel zwischen der EU-Kommission, dem Rat von den Mitgliedsländern und dem Europäischen Parlament. Gemeinsam wird die Umweltgesetzgebung in der EU gemacht. Trilog heißt eigentlich: Die drei reden miteinander. Und in dem Verfahren sind wir jetzt. Es gab einen Vorschlag der Kommission, es gab Positionen von Rat und Parlament, und jetzt gibt es Verhandlungsgruppen, um sich darin über die Details zu einigen.

**Mandy Schoßig:**

Und welche sind das?

**Verena Graichen:**

Im Kommissionsvorschlag gab es eine Reihe von Vorschlägen zu folgenden Fragen: Wie soll die Obergrenze in Zukunft aussehen, also die Cap? Wie schnell wird sie abgesenkt? Wie machen wir mit den Industriesektoren weiter? Können wir statt der freien Zuteilung einen anderen Weg finden? Um sie vor Abwanderung zu schützen? Das ist der Grenzausgleichsmechanismus, oder CBAM. Der Seeverkehr soll einbezogen werden und die Marktstabilitätsreserve muss noch mal angepasst werden, sodass sie auch weiter funktioniert.

Ein Teil dieser Punkte ist strittig und ein Teil ist es nicht. Insbesondere die Frage der Ambition ist immer hochpolitisch. Wie schnell soll es gehen? Da ist das Europaparlament traditionell immer weiter vorne als die Mitgliedsländer und die Kommission dazwischen. Und bei der Industrie ist es auch besonders kontrovers, wenn es darum geht, wie in Zukunft hier der Schutz vor Abwanderung passieren soll.

**Mandy Schoßig:**

Dann lasst uns doch mal einsteigen und mit der Ambition beginnen. Also vielleicht hierzu die Frage: Wie will man die Ziele verschärfen? Sollen die Mengen begrenzt werden und die Cap runtergeschraubt oder wie sind da die Vorstellungen und die Konfliktlinien?

**Verena Graichen:**

Die Obergrenze sinkt über die Jahre seit 2013, davor gab es parallele Verläufe. Und jetzt sinkt sie mit jedem Jahr. Die eine Frage ist: Wie schnell ist das Tempo pro Jahr? Das ist der lineare Reduktionsfaktor, so heißt es im Jargon. Im Endeffekt heißt das: Um wie viel sinkt die Obergrenze pro Jahr?

Und der andere Punkt: Wir haben ja zurzeit eine Obergrenze, die über den Emissionen ist. Und jetzt wird dieser Überschuss immer wieder mit der Marktstabilitätsreserve eingesammelt. Aber besser wäre natürlich, wenn man einmal eine Anpassung macht. Dafür hat die Kommission so ein Zwischending vorgeschlagen und gesagt: Okay, wenn jetzt die jährliche Reduktion schon früher schneller gewesen wäre, wo kämen wir dann heute hin? Das ist unser neuer Startpunkt und darüber wird diskutiert.

**Nadine Kreutzer:**

Du hast eben den Seeverkehr angesprochen, der dazu kommen soll. Was ist da geplant und wie soll der integriert werden?

**Verena Graichen:**

Der Seeverkehr ist bislang nicht Teil vom Emissionshandel und soll jetzt neu dazu kommen. Das ist immer insbesondere vom Parlament vorangetrieben worden. In der Vergangenheit haben sie

schon ein Monitoring-System beschlossen, damit man überhaupt erst weiß, was genau die Emissionen sind. Beim internationalen Seeverkehr ist es ein bisschen tricky. Die Schiffe tanken bei uns, tanken woanders, landen hier. Das heißt, hierfür gab es einfach gar keine guten Daten.

**Nadine Kreuzer:**

Und die stehen auch ewig im Hafen, oder? Die Schiffe sollen unglaubliche CO<sub>2</sub>-Schleudern sein. Die stehen in Hamburg im Hafen und tuckern die ganze Zeit vor sich hin.

**Verena Graichen:**

Ja, das stimmt. Also Schiffe sollen übrigens im Emissionshandel in Zukunft auch erfasst sein, wenn sie vor Ort im Hafen liegen. Aber das Problem im Hafen ist eigentlich ein anderes, und zwar die lokale Verschmutzung. Es ist lärmig und ein wirklich dreckiger Treibstoff, der da oft verbrannt wird. Und die Schadstoffbelastung vor Ort, das ist ein Riesenproblem. Aber wenn man sich fragt, wo denn jetzt der Tanker auf seinem langen Weg die meisten Emissionen verursacht hat, dann ist das nicht im Hafen.

**Mandy Schoßig:**

Und wer kriegt dann diese Emissionen wie zugeschlagen? Bzw. was ist dann im Emissionshandel geregelt?

**Verena Graichen:**

Also der Seeverkehr, der würde ungefähr noch mal drei Prozentpunkte an Emissionen in den Emissionshandel dazugeben. Es werden die Routen erfasst, die innerhalb der EU-Länder passieren. Also auch da wieder zum Beispiel von Holland nach Deutschland. Und bei den internationalen Routen die Hälfte. Anders als damals beim Aufschlag im Flugverkehr hat man nicht gesagt, die ganze Route gehört zu uns, sondern nur die Hälfte. Und da geht es auch darum, dass jede\*r Betreiber\*in für alle seine oder ihre Schiffe diese Emissionen berichtet und dann auch eine Abgabepflicht hat. Und der Vorschlag ist, dass das ab 2023 schrittweise eingeführt wird. Erst werden nur 20 Prozent der Emissionen abgegeben und dann stufenweise mehr, bis dann 2026 für die gesamten Emissionen Zertifikate abgegeben werden müssen.

## **Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)**

**Mandy Schoßig:**

Und dann hast du ja als großen strittigen Punkt auch die Industrie und den Schutz der Industrie genannt. Deswegen wollen wir auch noch mal über diesen Grenzausgleichsmechanismus reden. Auf Englisch heißt das ja „Carbon Border Adjustment Mechanism“. Du hast es gerade schon gesagt: CBAM. Worum geht es genau und welches Problem soll dann dieser CBAM lösen?

**Verena Graichen:**

Wenn man Ökonom\*innen fragt, dann sagen sie natürlich immer: Am besten wäre es, alle Länder machen Emissionshandel, dann haben wir keine Wettbewerbsverzerrung. Jetzt ist die Welt aber nicht so. Deshalb ist die Frage: Was bedeutet das eigentlich für die Industrie in Europa? Bisher hat die EU in ihrer Regulierung gesagt: Okay, wir sehen, dass das eine Schwierigkeit ist, dass andere Länder nicht so stringent sind in der Klimapolitik. Wir wollen, dass die Industrie keine unfairen Nachteile hat, deswegen geben wir ihnen die freie Zuteilung. Das heißt, sie bekommen am Anfang des Jahres für die Industrieanlage für deren Kapazität eine gewisse Anzahl von Zertifikaten.

Das Problem ist natürlich, wenn die Cap immer geringer wird, dann wird auch das Budget, was man frei verteilen kann, immer geringer. Das ist derzeit ungefähr die Hälfte. Und dann muss man sich fragen: Was machen wir denn damit? Mit dem Grenzausgleich, dem CBAM, gibt es jetzt einen alternativen Vorschlag, wie dieser Schutz passieren kann. Und zwar so, indem man sagt: Wir beziehen die Importe mit ein. Also wenn eine Tonne Stahl in China produziert wird und nach Europa exportiert wird, in dem Moment, wo es beim Zoll über die Grenze geht, sagt man: Was ist das CO<sub>2</sub>-Äquivalent, das bei dieser Produktion angefallen ist und das müsst ihr auch abgeben.

**Mandy Schoßig:**

Die Produzent\*innen in China?

**Verena Graichen:**

Die Importeur\*innen. Aber im Endeffekt ist die Frage, wo genau dann die Preise aufgeschlagen werden. Aber am Schluss sind die Importeur\*innen die Stelle, die dann berichten müssen und die auch die Abgabe machen müssen. Und die Idee ist, dass man dadurch die freie Zuteilung zurückfahren kann. Es gibt noch relativ viele Bedenken, ob das funktionieren könnte oder nicht. Es ist ja auch wieder etwas völlig Neues. Deswegen ist auch da wieder der Vorschlag, dass es eine schrittweise Einführung gibt. Also ab 2025. Am Anfang machen wir noch 90 Prozent freie Zuteilung, 10 Prozent CBAM und dann jedes Jahr zehn Prozentpunkte Veränderung, bis wir dann zehn Jahre später bei der Volleinführung sind.

Und der zweite Punkt ist, dass sie sagen: Wir fangen jetzt erst mal mit den leichten Sektoren an. Also da, wo wir wenig Datenprobleme haben. Das sind Stahl, Zement, Aluminium und gewisse Chemikalien, aber nicht alle.

**Nadine Kreuzer:**

Also würdest du sagen, CBAM ist ein Instrument, durch das europäische Unternehmen vor Wettbewerb aus anderen Ländern geschützt werden können? Obwohl natürlich diese keinen Preis auf CO<sub>2</sub> für ihre Produkte haben, denn das beklagen ja die Konzerne häufig.

**Verena Graichen:**

Das ist die Idee. Ich denke, dass das auch funktionieren wird für den europäischen Markt. Die Bedenken sind jetzt: Was passiert eigentlich bei unseren Exporten? Was ist, wenn ich in

Deutschland das Auto produziere und da hatte ich CO<sub>2</sub>-Kosten und dann exportiere ich es nach Indien und dort habe ich die CO<sub>2</sub>-Kosten nicht. Aber ich denke, für den inländischen Markt wird es funktionieren. Und das ist natürlich nur ein Schutz vor den CO<sub>2</sub>-Kosten.

Der Wettbewerb funktioniert eigentlich unverändert weiter und auch der Welthandel. Das ist ja immer eine interessante Frage: Ist das eigentlich eine Wettbewerbsverzerrung oder ist das eigentlich die ausschlaggebende Komponente beim internationalen Wettbewerb? Aber das ist von außen immer schwer zu sagen.

## Marktstabilitätsreserve (MSR)

### Mandy Schoßig:

Und du hast auch noch die Marktstabilitätsreserve angesprochen, die ja sozusagen dieses Zuviel an Emissionszertifikaten im Markt beheben soll. Was soll sich da verändern? Denn die gibt es ja schon, wenn ich das richtig verstehe. Die ist aber auch noch mal in der Diskussion. Was sind da die Punkte?

### Verena Graichen:

Eigentlich geht es immer um zweierlei: Wie viel wird abgesaugt, wenn zu viel da ist? Und was ist die Grenze, die bestimmt, wie viel es ist? In der Vergangenheit hat man gesagt: Okay, wir haben jetzt temporär sehr viele Zertifikate zu viel, deswegen machen wir ein schnelleres Absaugen. Eigentlich hatten wir gesagt, ein Prozent pro Monat pro Jahr, heißt 12 Prozent im Jahr. Dann wurde gesagt: Okay, temporär verdoppeln wir es. Und diese temporäre Verdopplung soll jetzt schon zum dritten Mal verlängert werden, weil man sieht, dass es immer unvorhergesehene Entwicklungen gibt. Die Wirtschaftskrise hat niemand kommen sehen und ehrlich gesagt, die Pandemie und den Krieg haben wir auch alle nicht kommen gesehen. Natürlich haben wir da in der Wirtschaft gesehen, dass viel weniger produziert worden ist. Und das sieht man auch an den Emissionen.

### Nadine Kreutzer:

Wenn du das jetzt schon so viele Jahre beobachtest, was denkst du, wann man da zu einer Einigung kommen wird bei den Verhandlungen?

### Mandy Schoßig:

Und wie sieht die aus?

### Verena Graichen:

Also ich sehe, dass das mit Hochdruck vorangetrieben wird. Insofern bin ich eigentlich ganz zuversichtlich, dass sie nächstes Jahr zu einer Einigung kommen. 2022 ist ja schon fast vorbei. Und den Originalvorschlag hat die Kommission im Juli letzten Jahres vorgelegt. In diesem Juni haben sich Parlament und Rat verhalten. Und jetzt laufen gerade die Verhandlungen.

**Nadine Kreutzer:**

Dann war das schon mal der kleine Ausblick der Expertin, was die Verhandlungen angeht. Wir beobachten das weiterhin.

**Mandy Schoßig:**

Aber sie hat nicht gesagt, wie es ausgeht.

**ETS 2: Emissionshandel für Verkehr und Gebäude****Nadine Kreutzer:**

Na ja, sie will sich nicht zu weit aus dem Fenster lehnen. Aber dann lass uns kurz noch mal auf den zweiten Emissionshandel kommen. Da gibt es nämlich noch einen, den es ja nun auch geben soll, nämlich für die Sektoren Verkehr und Gebäude. Vielleicht kannst du uns das auch noch mal kurz grob erklären, wieso es hier einen eigenen ETS geben soll.

**Verena Graichen:**

Das ist ein ganz neuer Vorschlag von der Kommission im letzten Jahr gewesen mit dem „Fit for 55“-Paket, dass es auch einen Emissionshandel in Gebäuden und Verkehr geben soll. Ein Teil der Analyse ist klar: Da passiert der Klimaschutz einfach viel zu langsam. Also im Verkehr haben wir schon gesehen, dass die einzelnen Autos, die einzelnen LKWs alle effizienter geworden sind. Aber wir fahren auch viel mehr und wir lassen uns viel mehr Pakete schicken und Sachen durch die Gegend liefern, dass die Emissionen einfach nicht runtergegangen sind. Und dann zu sagen, die Emissionen haben einen Preis, ist natürlich immer ein Weg für den Klimaschutz.

Bei den Gebäuden haben wir ein bisschen eine andere Gemengelage. Also auch da ist es natürlich wichtig, wie viel die Brennstoffe kosten. Aber man muss auch sagen, dass das immer Investitionen für eine lange Zeit sind. Also wie oft sind die Gebäude gedämmt, wo ihr drin wohnt? Man baut meistens einmal und dann macht man irgendwann noch mal eine große Renovierung. Aber auf jeden Fall nicht so oft. Und hin und wieder wird dann noch die Heizungsanlage getauscht. Aber auf jeden Fall geht es auch da sehr, sehr langsam. Das heißt, die Renovierungsraten in der EU sind einfach viel zu langsam. Und man sieht auch, dass jetzt mit dem Klimawandel die Temperaturen höher werden und es mehr und mehr Klimaanlage gibt. Wir sehen auch Klimaanlage in Ländern, die das bislang nicht gehabt haben. Und auch da ist natürlich Dämmung total wichtig. Denn wenn man das Haus viel aufheizt, muss man es auch mehr runter kühlen.

Deswegen ist jetzt der Vorschlag da, einen Emissionshandel einzuführen. Bislang waren das eher Politikfelder, wo sie mit anderen Maßnahmen gearbeitet haben, also zum Beispiel bei den Autos mit den CO<sub>2</sub>-Standards, wie viel so ein PKW emittieren darf.

**Nadine Kreutzer:**

Aber schätzt du es für sinnvoll ein, so einen zweiten Emissionshandel?

**Verena Graichen:**

Ich bin mir nicht so sicher, ob das wirklich der beste Hebel für die Sektoren ist. Und wir müssen auch sagen, dass der soziale Ausgleich bei diesen Sektoren noch wichtiger ist als in den Industrien. Wir haben hier sehr, sehr unterschiedliche soziale Niveaus innerhalb der EU. Polemisch würde man sagen, ein\*e deutsche\*r Fahrer\*in von einem dicken Auto hat einfach mehr Geld, um einen zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Preis zu zahlen als jemand, der/die in Rumänien in einem schlecht gedämmten Haus sitzt und wahrscheinlich wenig Einkommen hat. Deswegen ist die soziale Komponente da so wichtig. Das hat auch das Europaparlament in seiner Position dazu sehr stark gemacht und gesagt: Langsam, langsam. Die Idee ist schon richtig, aber wir fangen jetzt erst mal nur mit den Unternehmen an, also mit Dienstleister\*innen und so weiter. Und die Privatleute später. Vor allen Dingen fangen wir mit unseren Unterstützungsprogrammen zum Umbau an, bevor die Belastung kommt. Aber ich glaube, das ist noch eine wirklich offene Frage, ob es als Instrument kommen wird oder nicht.

## Ausblick und Schluss

**Mandy Schoßig:**

Ich schätze, da wird auch viel diskutiert werden zwischen den drei Akteuren. Aber irgendwo muss man ja auch anfangen. Und wir nehmen von dem Gespräch vor allem mit, dass der Emissionshandel nicht das einzige Klimaschutzinstrument sein kann, aber trotzdem eine wichtige Funktion besitzt. Dann lass uns doch zum Schluss noch mal so einen Ausblick wagen. Zunächst außerhalb der EU-Grenze. Gibt es eigentlich ähnliche Mechanismen in anderen Staaten oder in anderen Bündnissen?

**Verena Graichen:**

Es gibt eine ganze Reihe Länder, die auch mit dem Emissionshandel experimentieren oder ihn eingeführt haben, also zum Beispiel Teile von China oder Provinzen in Kanada, Südkorea, Kasachstan überlegt es auch. Wir haben ein Beratungsprojekt mit der Ukraine zum Thema Einführung des Emissionshandels, die unverdrossen trotz aller politischen Entwicklungen weiter beraten werden. Mexiko gehört auch dazu. Also insofern gibt es eine ganze Reihe Länder auf der Welt, wo etwas zum Thema Emissionshandel passiert. Es gibt aber auch eine Reihe Länder, die andere Politiken nutzen. Und eine Möglichkeit sind dabei Energiesteuern. Dann gibt es aber auch noch Grenzwerte oder andere regulatorische Maßnahmen. Ich glaube, es ist auch okay, dass es unterschiedliche Politiken sind.

**Mandy Schoßig:**

Wenn wir noch mal zurück in die EU gucken, wie denkst du, wird sich der Emissionshandel weiterentwickeln? Also bis 2050 vielleicht erst mal.

**Verena Graichen:**

Also ich glaube, der Emissionshandel wird wichtig bleiben, auch bei der Frage, dass man so eine Sicherheitslinie hat. Es wird also wichtig bleiben, dass der Emissionshandel sicher geht, dass wir

die Klimaziele erreichen können. Ich glaube, es wird weiterhin nicht der Hebel für den Umbau sein. Und deshalb ist es wichtig, alle Gelder zu mobilisieren, die man im Emissionshandel als Staat bekommt, um diesen Umbau zu unterstützen. Was eigentlich die interessante Frage ist: Wie geht es nach 2030 weiter? Also ich glaube, bis 2030 ist es völlig richtig und wichtig, das System, so wie es ist, zu optimieren. Aber irgendwann muss man ja fragen: Wie passiert eigentlich die Umstellung zu einer Net Zero, also einer Klimaneutralität? Dann sollten die ganzen Emissionen nicht mehr existent sein. Dann wird auch nicht mehr gehandelt.

**Nadine Kreuzer:**

Und dann musst du dir ein anderes Themenfeld beim Öko-Institut suchen.

**Verena Graichen:**

Ich bin ganz unbesorgt.

**Nadine Kreuzer:**

Jetzt wollen wir dir zum Abschluss auch noch die Kanzler\*innen-Frage stellen. Also Verena, wenn du Kanzlerin wärst, oder sagen wir in diesem Falle Kommissionspräsidentin, was würdest du für einen wirkungsvollen ETS umsetzen?

**Verena Graichen:**

Ich würde auf jeden Fall alles tun, um den Umbau der Industrie voranzubringen. Und ich glaube, dazu gehören sowohl eine Ausweitung der Fonds, aber dazu gehört auch der Grenzausgleich, weil das wieder Mittel freisetzt, wo wir Investitionen in den Umbau unterstützen können. Und ansonsten: Jetzt ambitioniert an die Cap rangehen!

**Nadine Kreuzer:**

Und wenn ihr jetzt zugehört habt und euch sagt, ich habe 70 Prozent verstanden, aber noch nicht alles, dann hast du doch bestimmt einen Tipp, wo man noch mal nachschauen kann und sich wirklich ganz viel Zeit nehmen und noch mal Deep-diven kann.

**Verena Graichen:**

Also die [deutsche Emissionshandelsstelle](#) hat eine sehr gute jährliche Publikation, wo sie noch mal darstellen, wie das sich in Deutschland entwickelt hat mit den Emissionen und auch das gut erklären. Es gibt eine ähnliche auf europäischer Ebene von der [Europäischen Umweltagentur](#). Da sind wir auch immer in den vorbereitenden Arbeiten dabei. Es gibt auf der [Parlamentsseite](#) sehr gute Dokumente zum Thema politisches Verfahren und wo das jeweils steht und auch regelmäßige Zusammenfassungen vom Parlamentsdienst, die sind wirklich nützlich. Und es gibt auch noch drei NGOs, die ich empfehlen will, die jeweils sehr gute Sachen dazu machen. Das eine ist [Sandbag](#), die spezialisieren sich auf Märkte. Und genauso auch [Carbon Market Watch](#). Und der [WWF](#) hat einen Schwerpunkt zum Emissionshandel.

**Mandy Schoßig:**

Ja, super, das packen wir euch noch mal in die Shownotes. Und danke, Verena, dass du das sehr komplexe Thema mit uns genau unter die Lupe genommen hast. Also ich habe ein paar Fragen noch mal geklärt und besser verstanden, was da auf europäischer Ebene immer noch getan werden muss. Also vielen Dank.

**Nadine Kreutzer:**

Ja, vielen Dank, dass du hier live und in Farbe vorbeigekommen bist. Das freut uns.

**Verena Graichen:**

Gerne. Vielen Dank an euch.

**Mandy Schoßig:**

Ja und damit sind wir auch am Ende unserer zweiten Staffel angelangt. Jetzt gibt es wieder eine kleine Pause bis Ende des Jahres. Wir sammeln uns und sammeln auch eure Themenvorschläge, sortieren uns und bereiten die nächste Staffel vor. Auf unseren Social-Media-Kanälen erfahrt ihr natürlich, wie es weitergeht und da könnt ihr uns auch gerne einfach noch Themenvorschläge schicken. Ich freue mich schon darauf und du bist auch dabei Nadine, oder?

**Nadine Kreutzer:**

Ich bin auch dabei, denn die nachhaltigen Transformationen gehen weiter und es ist eigentlich unerschöpflich. Eine riesige Kiste voll spannender Themen. Deswegen, wie gesagt, sind wir dankbar für eure Vorschläge. Was interessiert euch besonders? Anregungen, Fragen? Immer her damit an [podcast@oeko.de](mailto:podcast@oeko.de) und uns auch gerne in eurem Lieblings-Medium eine schöne Bewertung hinterlassen. Da freuen wir uns.

**Mandy Schoßig:**

Ja, dann bis bald!

**Nadine Kreutzer:**

Da können wir jetzt sagen: Frohes Fest und guten Rutsch!

**Mandy Schoßig:**

Oder bis bald.

**Nadine Kreutzer:**

Oder bis bald!