

KLIMASCHUTZ – HERAUSFORDERUNG UND CHANCE FÜR SCHWELLENLÄNDER

Schwellenländer sind im Zuge ihres wirtschaftlichen Aufstieges zu wichtigen CO₂-Emittenten geworden. Ihnen kommt dadurch auch eine erhebliche Mitverantwortung in dem Bestreben der Weltgemeinschaft um eine Begrenzung der globalen Erwärmung zu. Die vorliegende Abhandlung für die Schwellen- und Transformationsländer China, Indien, Indonesien, Brasilien, Mexiko, Südafrika, Russland und Türkei zeigt zunächst, dass deren CO₂-Emissionen seit 1990 um hohe 89 % gewachsen sind (Welt: „nur“ +40 %), ihr Anteil an den globalen Emissionen ist von unter 30 auf fast 40 % gestiegen. Fast zwei Drittel der CO₂-Emissionen dieser acht Schwellenländer fallen in den Infrastruktursektoren Energie und Transport an. Hintergrund ist eine erhebliche Zunahme der Stromerzeugung, ein anhaltend hoher und seit 1990 sogar gesteigener Anteil fossiler Energieträger sowie eine rasante Zunahme der Verkehrsleistungen.

Auf den ersten Blick überrascht dies nicht, denn es erscheint evident, dass das Wachstum in den Sektoren Energie und Verkehr mit der wirtschaftlichen Dynamik wie auch mit steigenden CO₂-Emissionen korreliert. Allerdings wäre es möglich gewesen und ist auch zukünftig möglich, wirtschaftliches Wachstum mit einem geringeren Energieverbrauch und Verkehr und damit auch mit geringeren CO₂-Emissionen zu realisieren. Denn die acht benannten Länder betreiben in diesen beiden Sektoren eine ökonomisch und ökologisch zum Teil fragwürdige Politik.

In der Elektrizitätswirtschaft aller acht Länder hat es seit 1990 durchaus substanzielle Reformen gegeben. Bei den Stromtarifen war die Reformbereitschaft allerdings eher gering. Der Stromtarif ist noch immer sehr stark ein politischer Preis. Er wird vom Staat kontrolliert und vielerorts auf einem nicht Kosten deckenden Niveau festgesetzt. Dies stellt einen Anreiz zur Stromverschwendung dar und verzerrt die Wirtschaftsstruktur, indem stromintensive Industrien entstehen, die bei Gesamtkosten deckenden Tarifen nicht lebensfähig wären. Entsprechend negativ wirkt sich diese Tarifpolitik auf die CO₂-Emissionen aus. Deutliche Ineffizienzen bestehen auch in den technischen Stromversorgungssystemen der betrachteten Länder. Die Verluste bei der Stromübertragung und -verteilung übersteigen ein akzeptables Niveau teilweise erheblich. Weiterhin haben die betriebenen Kohlekraftwerke, die vielerorts das Rückgrat der nationalen Stromversorgung bilden, einen relativ geringen Wirkungsgrad. Somit ist in der Elektrizitätswirtschaft das Potenzial für eine Erhöhung der Energieeffizienz und damit eine Senkung von CO₂-Emissionen groß.

Dasselbe gilt für die Verkehrspolitik. In den acht Ländern hatte der Individualverkehr in den letzten zwei Dekaden eindeutig Priorität gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Das Straßennetz wurde überall erheblich ausgebaut, die Zahl der PKW ist massiv gestiegen. Demgegenüber ist das Eisenbahnnetz konstant geblieben oder es wurden sogar Strecken stillgelegt. Nur in der Türkei und in China wurde das Schienennetz nennenswert erweitert, China investiert inzwischen massiv in moderne Hochgeschwindigkeitsnetze. Allgemein ist die Eisenbahninfrastruktur der anderen Länder jedoch veraltet, die Bahngesellschaften sind ertragschwach und gelten als schwerfällig und wenig zuverlässig. So überrascht es nicht, dass der erwähnte Anstieg der Gesamtverkehrsleistungen weit überwiegend auf der Straße stattfand. Die Konsequenzen dieser Entwicklung sind bedenklich: Das Straßennetz ist zunehmend überlastet, die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit der Städte deutlich beeinträchtigt, Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung leiden. Motorisierter Individualverkehr wie auch Güterverkehr sind zu über 90 % von fossilen Brennstoffen abhängig. Außerdem ist der spezifische Energieverbrauch auf der Schiene bis zu zehnmal geringer als auf der Straße. Das heißt, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen hätten bei einer Verkehrspolitik, die dem Schienenverkehr Vorrang einräumt, wesentlich niedriger sein können. Bedenklich ist ferner, dass die Kosten für Bau und Unterhaltung des Straßennetzes vielfach nur unzureichend von den Nutzern zu tragen sind sowie insbesondere, dass vielerorts die Treibstoffpreise subventioniert werden. Dies stellt einen deutlichen Fehlanreiz dar: Es benachteiligt den Schienenverkehr und induziert einen überhöhten Straßenverkehr. Vor diesem Hintergrund besteht auch in der Verkehrspolitik ein hohes Potenzial für eine Erhöhung der Energieeffizienz und eine Senkung von CO₂-Emissionen.

Erfreulich ist, dass in allen acht untersuchten Schwellenländern Klimaschutz zu einem wichtigen Politikziel geworden ist. Allerdings tun diese sich ähnlich wie die Industriestaaten bisher schwer, konkrete absolute CO₂-Gesamtemissionsreduktionsziele zu formulieren. In den unter Klimaaspekten so wichtigen Sektoren Elektrizitätswirtschaft und Verkehr ist die Bereitschaft, die genannten „heißen Eisen“ anzufassen, bisher gering.

Die betrachteten Länder haben grundsätzlich ein sehr hohes eigenes Potenzial zur Umsetzung ihrer klimapolitischen Ziele (Knowhow, Leistungsfähigkeit ihrer Industrien, Finanzierungsmöglichkeiten). Gleichwohl haben sie auf all diesen Gebieten ebenso Unterstützungsbedarf. Deutschland unterstützt sie bereits seit Langem und sollte dies fortsetzen. Gepaart mit dem politischen Willen zu Sektorreformen der genannten Art könnten die Schwellenländer auf diese Weise erheblich zur Lösung der globalen Klimaprobleme beitragen.