

Der Emissionshandel wird auf COP26 zur entscheidenden Herausforderung

geschrieben von Chris Frey | 19. September 2021

[David Wojick](#)

Ein großer Knackpunkt der COP26 ist der Emissionshandel. Das Handelssystem sollte auf der COP24 als Teil des Regelwerks des Pariser Abkommens entworfen und verabschiedet werden. Das ist nicht geschehen. Daher war er der Schwerpunkt der COP25. Auch dort kam es nicht dazu, zum Teil weil die radikalen Alarmisten den Handel als Ausweg verachten.

Jetzt haben wir also COP26. Die anderen großen Themen sind ziemlich unscharf, aber der Handel ist kristallklar. Entweder gibt es ein formelles System oder nicht, es wird also ein spannender Kampf werden. In der Zwischenzeit hier ein kurzer Blick darauf, warum der Handel so wichtig ist und warum er ein Witz ist.

Die dringende Notwendigkeit des Kohlenstoffhandels, zumindest in den alarmistischen grünen Träumen, lässt sich in drei kurzen Worten zusammenfassen: Flugzeuge und Schiffe. Dies sind die beiden großen Technologien, die nicht elektrifiziert werden können. Die Batterien in Flugzeugen wiegen zu viel. In Schiffen halten sie nicht lange genug. Stellen Sie sich vor, Sie müssten all das Zeug aus China über den endlosen Pazifik transportieren. Die Batterien würden das Schiff füllen.

Allerdings gibt es einige mögliche Ausnahmen. Kurzstrecken-Akkuflugzeuge gibt es bereits, auch wenn sie recht klein sind. Kreuzfahrtschiffe sind leicht, haben meist leeren Raum, in dem die Menschen sich austoben können, und sie halten häufig an, so dass man sie vielleicht aufladen könnte.

Natürlich könnten Schiffe auch mit Kernkraft betrieben werden, aber die Grünen hassen Kernkraft genauso sehr wie fossile Brennstoffe, wenn nicht noch mehr. Dass sie sich für chemische Energie (Batterien) entschieden haben, ist eine urkomische Heuchelei. Die Grünen und giftige chemische Batterien sind in der Tat ein seltsames Gespann.

Aber im Grunde müssen die riesigen Mengen an fossilen Brennstoffen, die von Schiffen und Flugzeugen verbrannt werden, irgendwie ausgeglichen werden. Willkommen in der verrückten Welt des Kohlenstoffhandels. Das ist das „Netto“ in Netto-Null.

Interessant ist, wer die Kompensationen benötigt. Die Regel ist, dass die Emissionen von Schiffen und Flugzeugen dem Land zugerechnet werden, von dem aus die Reise ungeterminiert wird. Allerdings gilt das nur für einen Flug. Wenn ein Flugzeug landet oder ein Schiff andockt, übernimmt dieses Land die Emissionen für den nächsten Flug. Ich habe keine Ahnung,

was passiert, wenn Menschen vollständig auf ein anderes Schiff umsteigen, anstatt anzudocken. Die Nationalität der Fluggesellschaft oder des Schiffes ist dabei unerheblich.

Angesichts dieser Komplexität ist die Buchhaltung natürlich wild. Außerdem muss in einer Netto-Null-Welt jede Tonne dieser Schiffs- und Flugzeugemissionen irgendwie und irgendwo ausgeglichen werden. Ein ganz neues, gut bevölkertes Feld der Buchhaltung ist geboren. Ebenso wie ein ganz neues Feld des Betrugs.

Was den Betrug angeht, übergebe ich an meinen Kollegen Bryan Leyland, der Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses der New Zealand Climate Science Coalition ist. Hier sind einige aufschlussreiche Auszüge aus einer kürzlich veröffentlichten Studie von ihm:

Ich hörte zum ersten Mal vor mehr als 10 Jahren auf einer Konferenz vom Emissionshandel. Ich stand auf und sagte: „Wenn ich der Finanzberater der Mafia wäre, würde ich ihnen raten, in den Emissionshandel einzusteigen. Nichts, was seither geschehen ist, hat meine Meinung geändert – eher im Gegenteil. Es ist interessant, dies mit dem Stromhandel zu vergleichen. Auf einem Strommarkt wird die Menge des gekauften und verkauften Stroms alle 30 Minuten mit einer Genauigkeit von +/- 0,2 % gemessen. Darüber hinaus erhalten Sie beim Kauf von Strom eine Energiemenge von hohem Wert, die Sie direkt zu Ihrem Vorteil nutzen können.

Beim Handel mit Emissionszertifikaten ist das ganz anders. Wenn Sie Kohlenstoffgutschriften z. B. aus einem Wald kaufen, liegt die Messgenauigkeit wahrscheinlich zwischen +/- 100 %. Handelt es sich um einen tropischen Wald, könnte sie bei minus 150 % liegen, da es hinreichende Beweise dafür gibt, dass einige tropische Wälder Netto-Emittenten von Treibhausgasen sind.

Aber es kommt noch schlimmer. Zwischen Käufer und Verkäufer sitzt ein „Prüfer“, der theoretisch die Menge der gehandelten Treibhausgase genau einschätzen kann. Wenn der Zählerstand eines Stromzählers gefälscht wird, gewinnt die eine Partei und die andere verliert. Wenn aber ein Prüfer in betrügerischer Absicht angibt, dass ein Wald z. B. 200 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr absorbiert, während eine realistischere Zahl 100 Tonnen sein könnte, gewinnen beide Parteien. Der Waldbesitzer gewinnt, weil er mehr Gutschriften verkauft. Der Käufer der Gutschriften gewinnt, weil er ein Stück Papier kauft, das bescheinigt, dass er Kohlenstoffgutschriften erworben hat. Wenn die Menge nach oben korrigiert wird, sinkt wahrscheinlich der Preis pro Tonne, und er muss wahrscheinlich ohnehin mehr Zertifikate kaufen, als verfügbar sind.

„Meines Wissens ist der Handel mit Kohlendioxid der einzige Warenhandel, bei dem es unmöglich ist, mit angemessener Genauigkeit festzustellen, wie viel gekauft und verkauft wird, bei dem die gehandelte Ware unsichtbar ist und für den Käufer keinen nützlichen Zweck erfüllen kann,

und bei dem beide Parteien davon profitieren, wenn die gehandelten Mengen übertrieben sind. Es ist daher eine offene Einladung zum Betrug.“

Aber wenn es niemanden interessiert, dass die Zahlen gefälscht sind, spielt es vielleicht keine Rolle, abgesehen von den ungezählten Milliarden Dollar. Wir zahlen dafür, dass die Flugzeuge fliegen und die Schiffe fahren können. Ablässe müssen nichts anderes als Ablass kaufen. Es könnte billiger sein, wenn sie nichts Wirkliches kaufen.

Das alternative grüne Szenario ist das, was die radikalen Alarmisten wollen, nämlich die Einstellung des Flugverkehrs und der Schifffahrt. Den Welthandel beenden. Darauf wird sich China niemals einlassen.

Es liegt also viel auf dem Verhandlungstisch, zumindest was den grünen Traum von Netto-Null betrifft.

Die COP26 steht an. Bleiben Sie auf dem Laufenden.

Autor: [David Wojick](http://www.stemed.info/engineer_tackles_confusion.html), Ph.D. is an independent analyst working at the intersection of science, technology and policy. For origins see http://www.stemed.info/engineer_tackles_confusion.html For over 100 prior articles for CFACT see <http://www.cfact.org/author/david-wojick-ph-d/> Available for confidential research and consulting.

Link:

<https://www.cfact.org/2021/09/15/carbon-trading-crunch-time-at-cop26/>

Übersetzt von [Christian Freuer](#) für das EIKE