

Nachteil Atomausstieg – die neue CO₂-Formel der EU stellt Deutschland ins Abseits

Welt, Stand: 27.05.2024, Philipp Vetter, Daniel Zwick

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus251686412/Nachteil-Atomausstieg-die-neue-CO2-Formel-der-EU-stellt-Deutschland-ins-Abseits.html>

Wie definiert man klimafreundliche Produkte? Die EU will für Batterien erstmals detaillierte CO₂-Regeln vorgeben. Doch die brächten enorme Nachteile für den Standort Deutschland. „Grüne“ Batterien könnten wohl gar nicht mehr hergestellt werden – und weitere Produkte dürften folgen.

Das Dokument ist so kompliziert, dass selbst Fachleute genau hinsehen müssen – wenn sie es denn überhaupt finden. Auf 33 Seiten im Anhang eines sogenannten delegierten Rechtsakts haben Beamte der Brüsseler EU-Kommission festgelegt, wie in Zukunft die CO₂-Bilanz von Batterien in Europa berechnet werden soll.

Das klingt technisch, hat aber gravierende Auswirkungen auf die Industrie: „Grüne“ Batterien, bei deren Herstellung möglichst wenig CO₂ entsteht, können nach diesen neuen Regeln in Deutschland praktisch nicht mehr hergestellt werden. In Frankreich dagegen schon. Und das könnte bald auch für andere Produkte wie Stahl oder Zement gelten, sollte sich diese Berechnungsmethode nicht nur bei Batterien durchsetzen.

Statt aufwendiger Bilanzierungsmethoden sieht der Entwurf einen schlichten Ansatz vor: Für die Klimabilanz der Batterie zählt nur noch der durchschnittliche CO₂-Ausstoß für die Stromerzeugung im Produktionsland. In Deutschland, wo Elektrizität noch zu einem großen Teil in fossil betriebenen Kraftwerken erzeugt wird, betrug die CO₂-Intensität im vergangenen Jahr 381 Gramm pro Kilowattstunde, im Atomkraftland Frankreich dagegen nur 56 Gramm. Multipliziert man diese Zahlen mit dem Stromverbrauch pro hergestellter Batterie, dann kommt man auf sehr unterschiedliche Werte für deutsche und französische Standorte – und für andere Länder in der EU.

Für Deutschlands Autoindustrie würde die Regelung große Nachteile bedeuten. Aber nicht nur für sie. Denn die Berechnungsart könnte weitere Sektoren erfassen. „Die EU hat bisher noch keine rechtskräftigen Kriterien für die Klimabilanz von Produkten definiert. Wenn nun diese Methode für Batterien beschlossen wird, ist es kaum vorstellbar, dass in anderen Bereichen andere Ansätze gewählt werden“, sagt Achim Teuber vom Beratungsunternehmen Systemiq, das an der Entwicklung des europäischen Batteriepasses beteiligt ist.

Die unscheinbare Regelung hätte dann weitreichende Folgen. „Die Ökodesign-Verordnung sieht vor, dass künftig für alle darunterfallenden Produkte in der EU ein CO₂-Fußabdruck und ein Umwelt-Fußabdruck ausgewiesen werden müssen“, sagt Teuber. Nach der vorgeschlagenen Methode hätten dann alle Produkte aus Ländern wie Deutschland, Polen oder Italien große Nachteile auf dem Markt. Schon in wenigen Jahren soll die Klimabilanz darüber entscheiden, ob ein Produkt überhaupt verkauft werden darf.

Zunächst wären vor allem Elektroautos betroffen. Und zwar sehr schnell, denn die EU-Batterieverordnung wird bereits ab dem kommenden Jahr greifen. In dem Gesetzestext, beschlossen im vergangenen Jahr, wird die Klimabilanz für die Produkte nicht im Detail definiert. Das tut die Kommission nun in ihrem Rechtsakt. Das EU-Parlament und die nationalen Regierungen werden zu dieser Detailregelung nicht befragt, sie können aber später widersprechen.

Darauf hofft die deutsche Autolobby. Sie reagiert entsetzt auf den Vorschlag aus Brüssel. „Mit dem Entwurf definiert die Europäische Kommission die Spielregeln der Ökobilanzierung neu“, sagt Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), WELT AM SONNTAG. Die aktuelle Fassung bedeute einen Paradigmenwechsel, in dem Erneuerbare-Energien-Zertifikate abgelehnt und nur noch standortbezogene Energiedaten für die CO₂-Berechnung herangezogen werden. „Dies widerspricht dem Ziel, den Anteil der erneuerbaren Energien in Europa auszubauen“, warnt Müller. Der Vorschlag stehe im Widerspruch zur Strategie der EU „und würde für bestehende Standorte in Deutschland signifikante Nachteile mit sich bringen.“

In der Bundesregierung will man sich noch nicht zu dem Vorschlag aus Brüssel äußern. Im Verkehrsministerium von Volker Wissing (FDP) verweist man an das Wirtschaftsministerium von Robert Habeck (Grüne). „Die Bundesregierung stimmt sich aktuell zu der von der Kommission vorgestellten Berechnungsregel zum Treibhausgas-Fußabdruck ab“, teilt eine Sprecherin des Wirtschaftsministers mit. Habeck hat in der vergangenen Woche ein Papier zur Schaffung von „Grünen Leitmärkten“ vorgestellt. Darin werden Definitionen für grünen Stahl, Zement und andere Grundstoffe vorgeschlagen.

Habeck verbindet damit die Hoffnung, dass auf europäischer Ebene und bei der Vergabe öffentlicher Aufträge künftig verbindliche Quoten für den Einsatz dieser klimafreundlicheren Materialien eingeführt werden. Aus dem Papier ergibt sich, dass sich die Regelungen für andere Produkte durchaus an den Batterie-Vorgaben orientieren dürften. „Die Definitionen müssen mit dem europäischen regulatorischen Rahmen kompatibel sein und möglichst wenig bürokratische Belastung für die Unternehmen darstellen“, heißt es dort. Unbürokratisch wäre die Berechnung auf Grundlage des allgemeinen Strommixes schon. Nur nimmt sie den Unternehmen fast alle Einflussmöglichkeiten auf die eigene Klimabilanz.

Betroffen wären als Erste die großen Batteriezellfabriken von Volkswagen, Mercedes/Stellantis und Northvolt, die gerade in Salzgitter, Kaiserslautern und Heide (Schleswig-Holstein) gebaut werden. Die Unternehmen hatten darauf vertraut, dass der Ökostrom für ihre Produktion auf die CO₂-Bilanz der Batterien angerechnet wird. Northvolt hatte den Standort an der Nordseeküste eigens wegen der Nähe zu den Offshore-Windparks gewählt. Den Strom von dort könnte sich das Unternehmen nach der EU-Vorlage nur noch dann anrechnen lassen, wenn es eine direkte Leitung zum Windpark gäbe. Bisher hat ein Vertrag ausgereicht. Dass diese „Power Purchase Agreements“ nicht mehr berücksichtigt werden dürfen, sieht Teuber als verlorene Chance.

„Sie wären ein Anreiz für die Industrie, selbst in erneuerbare Energie zu investieren“, sagt er. In der Vorlage für die Regulierung aus dem wissenschaftlichen Institut der

EU seien solche marktbasieren Elemente noch vorgesehen gewesen. Der VDA setzt sich dafür ein, dass die Stromabnahmeverträge in der EU weiterhin anerkannt werden. „Darüber hinaus schlagen wir vor, anstelle des nationalen durchschnittlichen Netzmixes den regionalen Strommix (z. B. EU) als Standardansatz zu verwenden“, heißt es.

Viel Zeit bleibt nicht: „Die Batterieverordnung sieht vor, dass für jede Batterie ab dem kommenden Jahr ein spezifischer CO₂-Fußabdruck ausgewiesen werden muss“, sagt Teuber. „Im nächsten Schritt werden die Batterien voraussichtlich ab August 2026 in Performance-Klassen eingeteilt und die öffentliche Beschaffung darauf ausgerichtet. Behörden dürfen dann besonders CO₂-intensive Batterien nicht mehr kaufen.“ Wiederum eineinhalb Jahre später sei dann eine Maximalgrenze für den CO₂-Fußabdruck vorgesehen. „Batterien mit einer schlechteren Klimabilanz dürfen dann nicht mehr in der EU verkauft werden.“

Spätestens dann bekommt die Frage nach der Berechnung des CO₂-Rucksacks auch geopolitische Bedeutung. Bei der Stromproduktion in China entsteht derzeit noch deutlich mehr CO₂ als in Deutschland – und weniger als in Polen. „Man kann die Regelung auch als Protektionismus gegenüber China sehen. Womöglich hat die Kommission aus geopolitischen Gründen so gehandelt“, vermutet Teuber.

Dafür spricht, dass Brüssel gerade in ersten Wirtschaftssektoren den CO₂-Grenzausgleich in Kraft setzt. Wer Güter in die EU importiert, für die es einen internen CO₂-Preis gibt, muss dafür Zoll bezahlen. Noch können Importeure zwischen verschiedenen Arten der CO₂-Bilanzierung wählen – künftig darf nur noch nach den EU-Regeln gerechnet werden.