



# BDI

Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.

Deutscher Bundestag  
18. Wahlperiode  
Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschussdrucksache 18(9)985  
18. Oktober 2016

## Kurzkomentierung: Drucksache 18/8877, Antrag von Bündnis 90/DieGrünen

18/10/2016

Der Antrag der Bündnis 90/Die Grünen schlägt fundamentale Weichenstellungen für eine ökologisch ausgerichtete Modernisierung der Wirtschaft vor. Der BDI nimmt hierzu auszugsweise wie folgt Stellung:

- Die ökologische Modernisierung der Wirtschaft muss **Technologieoffenheit und Energieträgerneutralität** wahren.
- **Kein Klimaschutzgesetz, sondern ein nachhaltiger Klimaschutz-Plan** – europäisch abgestimmt – muss das Ziel von nachhaltiger und effizienter Klimaschutzpolitik sein.
- **Keine Verschärfung** der bestehenden deutschen Klimaschutzziele (80 – 95 Prozent bis 2050).
- **Keine harten Sektorziele** weder explizit noch implizit.
- **Impact Assessment, Preisschild und technologische Machbarkeitsanalyse** für jede einzelne Überlegung.
- **Keine Doppelregulierung** unterhalb des Europäischen Emissionshandels.
- **EU-ETS und nationale Klimapolitik** müssen nach 2020 insbesondere mit den ab 2020 entstehenden neuen Marktmechanismen verlinkt werden.
- Konsequentes Ausrichten von Klimaschutz am **Dreiklang der Nachhaltigkeit**: Ökonomie, Ökologie und Soziales.
- Gleichrangige Berücksichtigung der **drei Elemente des energiepolitischen Dreiecks** – Klimaschutz, Bezahlbarkeit, Versorgungssicherheit – für den Sektor Energiewirtschaft.

## Inhaltsverzeichnis

Voraussetzungen für erfolgreichen Klimaschutz .....	3
Erneuerbare Energien .....	3
Kohleausstieg .....	4
Energieeffizienz .....	4
Europäischer Emissionshandel (EU ETS) .....	4
Umweltschädliche Subventionen.....	4
Verkehr .....	5

## Voraussetzungen für erfolgreichen Klimaschutz

Nur wirtschaftlich effizienter Klimaschutz kann nachhaltigen Erfolg garantieren, das bedeutet in der Praxis, maximaler Klimaschutz pro eingesetztem Euro. Hieran muss sich eine Politik orientieren, die langfristig wirksamen Klimaschutz betreiben möchte und Vorbildcharakter für andere Volkswirtschaften anstrebt. Inhaltlich sind die wesentlichen Voraussetzungen für einen erfolgreichen Klimaschutz: Energieträgerneutralität, Technologieoffenheit, technologische Machbarkeit und marktwirtschaftliche Lösungsansätze.

Zusätzlich, muss sich erfolgreicher Klimaschutz immer am Dreiklang der Nachhaltigkeit messen und ausrichten (Ökologie, Ökonomie und Soziales). Ein einseitiges Bestreben nach Emissionsreduktion, kann keine erfolgreiche Modernisierung der Deutschen Volkswirtschaft hervorbringen und ist international nicht anschlussfähig.

Die langfristigen Klimaziele der EU und Deutschlands wie auch die Beschlüsse von Paris rechtfertigen nicht den aktuell aufgebauten Zeitdruck in der deutschen Klimapolitik. Gründlichkeit sollte bei Entscheidungshorizonten bis zu drei Jahrzehnten klar Vorrang vor Hast haben. Ein Zurückfallen in eine Nationalisierung und sogar Regionalisierung der Klimapolitik, wie dies einige aktuelle Vorschläge im politischen Raum vorsehen, ist nicht zielführend. Nationale Auflagen für Industrieanlagen, die bereits im europäischen Emissionshandelssystem enthalten sind, verringern nicht den Ausstoß, sondern verlagern ihn nur. Europäische Zielveränderungen durch die nationale Hintertür einzuführen, würde auf heftigen Widerstand in Europa stoßen. Wenn wir es mit der europäischen Klimapolitik ernst nehmen, müssen wir sie stärken und dürfen sie nicht unterlaufen. Ein europäisch abgestimmter Klimaschutzplan wäre der richtige Weg.

Knapp ein Viertel des deutschen Bruttoinlandsprodukts (BIP) wird von der deutschen Industrie erwirtschaftet. Zählt man die industrienahen Dienstleistungen hinzu, ist es sogar rund ein Drittel des BIP.

Die EU hat sich das Ziel gesetzt, den Anteil des verarbeitenden Gewerbes am EU-BIP bis 2020 auf 20 Prozent anzuheben („Mission Growth“). Dieses Ziel wird jedoch bei unseren nationalen Bestrebungen für mehr Klimaschutz und Steigerung der Energieeffizienz nicht immer mitgedacht. Es gilt die komplexe Aufgabe zu lösen, wie ambitionierter Klimaschutz in Deutschland und Europa gleichzeitig Vorteile und konkrete Chancen für die im internationalen Wettbewerb stehenden Firmen ermöglicht. Zentral dafür ist, dass die klimapolitischen Ambitionsniveaus der Staaten nicht so stark differieren, dass Wettbewerbsverzerrungen eintreten, die letztlich auch nationale Klimaschutzbemühungen konterkarieren. Auf Deutschland entfallen knapp 2,2 Prozent der energiebedingten CO<sub>2</sub> Emissionen weltweit. Deutschlands Hebelwirkung über die Entwicklung und den Export klimafreundlicher und effizienter Technologie ist jedoch ungleich höher.

## Erneuerbare Energien

Der Ausbau der erneuerbaren Energien entlang der im EEG vorgesehenen Zubaukorridore stellt das Stromsystem und die Wirtschaft vor erhebliche Herausforderungen. Genannt sei der stetig wachsende Anstieg der Förderkosten auf inzwischen 23 Mrd. Euro pro Jahr, der die Zweifel an der derzeitigen Umlagefinanzierung bei immer mehr Akteuren wachsen lässt. Hinzu kommt der zeitlich um viele Jahre hinterherhinkende Netzausbau und die deshalb wachsende Menge an „Wegwerfstrom“, der dennoch bezahlt werden muss. Problematisch sind zudem die Auswirkungen des Auseinanderklaffens von Netzausbau und Zubau erneuerbarer Energie in Deutschland auf unsere Nachbarstaaten und ihre Netzinfrastruktur. Diese so nicht besprochene Beanspruchung unserer Nachbarn hat inzwischen bereits in Brüssel Diskussionen über eine Aufteilung Deutschlands in verschiedene Strompreiszonen initiiert.

Das Ziel des Pariser Klima-Abkommens, „in der zweiten Hälfte des Jahrhundert weltweit ein Gleichgewicht zwischen anthropogenen Treibhausgasemissionen und dem Abbau solcher Gase herzustellen“ macht keine Vorgaben zu den speziellen und immer komplexeren Herausforderungen beim Umbau des Stromsystems in Deutsch-

land. Die bisherige, sehr kostenintensive Entwicklung des EEG hatte noch wenig Effekte bei den Treibhausgasemissionen. Dies macht deutlich, dass Deutschland künftig noch stärker auch andere, kostengünstigere CO<sub>2</sub>-Vermeidungsoptionen verfolgen sollte.

## Kohleausstieg

Der nationale Kohleausstieg wäre ein weiterer Alleingang Deutschlands, ohne Rücksicht auf die Nachbarn. Diese reagieren ohnehin schon zunehmend pikiert auf die Energiewende und die Auswirkungen auf ihre Stromerzeugung, ihre Netze etc. Solch ein nationaler Ausstieg bedeutete zudem eine Aushöhlung des EU ETS und machte die mit großen Mühen erreichte harmonisierte Anwendung des EU-Instruments zunichte. Unter der EU ETS-Richtlinie regulierte Anlagen sollten im Hinblick auf CO<sub>2</sub> dem nationalen Zugriff weiter entzogen bleiben.

## Energieeffizienz

Deutschland ist bereits heute weltweit führend beim Thema Energieeffizienz und wurde zum wiederholten Male 2016 von der US-NGO „American Council for an Energy-Efficient Economy“ zum „Effizienz-Weltmeister“ gewählt. Der Schlüssel zum Erfolg ist hier, die Unternehmen und Energie-Entscheider über bottom-up-Instrumente zu innovativen neuen Lösungen anzuregen. Obrigkeitsstaatliche Verpflichtungen und ein weiterer Ausbau der Effizienz-Bürokratie sind beim diffizilen Thema Energieeffizienz der falsche Weg.

## Europäischer Emissionshandel (EU ETS)

Gerade laufen Bemühungen auf vielen Ebenen, das EU ETS für die 4. Handelsperiode zu reformieren. Das Gesamt-cap wird um fast ein Drittel pro Jahrverschärft werden (Linearer Reduktionsfaktor 2,2 %/a) und ab 1. Januar 2019 wird die MSR ausschreiben und überschüssige Zertifikate „aufsaugen“. Das System bedarf also keiner weiteren zusätzlichen Korrektur. Nationale Alleingänge sind abzulehnen; einen Mindestpreis einzuführen verbietet sich bei einem expliziten Mengensteuerungsinstrument. Ein Instrument, bei dem die Politik den Preis setzt, hat mit einem Marktinstrument nichts mehr zu tun.

## Umweltschädliche Subventionen

Entlastungsregeln verringern nationale Mehrbelastungen bei den Stromkosten, dienen damit dem Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und dürfen nicht konditioniert werden – weder klimapolitisch noch anderweitig. Solange kein annäherndes „level playing field“ existiert, müssen die bestehenden Entlastungen beibehalten werden. Bei allen Überlegungen zur Finanzierung der Energiewende muss die europäische Dimension im Vordergrund stehen, um die Kosten und Komplexität des Systems für die Unternehmen nicht unnötig zu erhöhen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu gefährden. Eine Neugestaltung von Steuern und Abgaben des Luftverkehrs kann nur im internationalen Kontext erfolgen.

Die Bundesregierung muss bei einem solchen Vorhaben die bisherige Anreiz- und Lenkungswirkung derzeit bestehender, hoheitlich veranlasster Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern insbesondere unter dem Aspekt der Kosten des gesamten Erfüllungsaufwandes (inkl. aller Bürokratiekosten) überprüfen. Die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie ist bei einer solchen Transformation maßgeblich.

## Verkehr

Vor dem Hintergrund wachsender Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und einer steigenden Transportnachfrage der Wirtschaft muss der Wandel hin zu einem nachhaltigen, emissionsarmen Verkehr gelingen. Dieser Herausforderung stellt sich die deutsche Industrie durch innovative Technologien, Lösungen und verbesserte Effizienz. Dafür brauchen wir europa- und weltweit abgestimmte Rahmenbedingungen, die ausgewogen wirtschaftliche, soziale und ökologische Interessen berücksichtigen. Einseitige Zielverschärfungen oder Technologieverbote schaden dem Standort Deutschland ohne das Weltklima zu beeinflussen.

Innovativen Antriebstechnologien und alternativen Kraftstoffen kommt im Rahmen eines integrierten Ansatzes für einen nachhaltigen Verkehr eine besondere Rolle zu. Im Fokus der politischen Diskussion steht insbesondere die Straße. Doch auch für den Schienen-, Luft- und Seeverkehr gilt es, alle Optionen zu nutzen, um Antriebe und Kraftstoffe zu optimieren, zu entwickeln und einzusetzen. Klassische Antriebe und Kraftstoffe müssen weiter optimiert und schrittweise durch CO<sub>2</sub>-arme – später CO<sub>2</sub>-freie – Energieträger ergänzt werden. Die Industrie forciert die Elektrifizierung des Antriebsstrangs, forscht an alternativen Antrieben sowie flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen. Diese Umstellung lässt sich langfristig erfolgreich bewältigen, wenn auf die technologische und wirtschaftliche Machbarkeit geachtet wird. Die Klimaziele für 2030 sind im Verkehr nur mit Brückentechnologien wie Diesel, Hybrid, nachhaltigen Biokraftstoffen und Erdgas erreichbar. Die Politik sollte eine ehrgeizige, technologieoffene und verkehrsträgerübergreifende Perspektive für eine nachhaltige Mobilität entwickeln und dabei auch auf einen stabilen steuerlichen Rahmen achten. Kernelemente der Strategie müssen die technologieoffene Förderung von Forschung und Entwicklung sowie begleitende Maßnahmen in der Phase der Markteinführung sein.