



Wortprotokoll der 92. Sitzung

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Berlin, den 19. Oktober 2016, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1
Paul-Löbe-Haus, Europasaal 4.900

Vorsitz: Dr. Peter Ramsauer, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Abgeordneten Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weichen für die ökologische Modernisierung der Wirtschaft stellen - Chancen des Klimaschutzes nutzen

BT-Drucksache 18/8877

Federführend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Mitberatend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

**Mitglieder des Ausschusses¹**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Bareiß, Thomas Durz, Hansjörg Grotelschen, Astrid Gundelach, Dr. Herlind Hauptmann, Mark Heider, Dr. Matthias Jung, Andreas Knoerig, Axel Koeppen, Jens Lmmel, Andreas G. Lanzinger, Barbara Lenz, Dr. Andreas Liebing, Ingbert Metzler, Jan Nowak, Helmut Pfeiffer, Dr. Joachim Ramsauer, Dr. Peter Riesenhuber, Dr. Heinz Schröder (Wiesbaden), Dr. Kristina Stein, Peter Strothmann, Lena Willsch, Klaus-Peter	Dött, Marie-Luise Fuchs, Dr. Michael Funk, Alexander Gerig, Alois Grundmann, Oliver Holmeier, Karl Huber, Charles M. Jarzombek, Thomas Kanitz, Steffen Körber, Carsten Kruse, Rüdiger Michelbach, Dr. h.c. Hans Middelberg, Dr. Mathias Müller (Braunschweig), Carsten Nblein, Dr. Georg Oellers, Wilfried Petzold, Ulrich Scheuer, Andreas Stetten, Freiherr Christian von Vries, Kees de Wegner, Kai Weiler, Dr. h.c. Albert
SPD	Barthel, Klaus Freese, Ulrich Hampel, Ulrich Held, Marcus Ilgen, Matthias Katzmarek, Gabriele Poschmann, Sabine Post, Florian Saathoff, Johann Schabedoth, Dr. Hans-Joachim Scheer, Dr. Nina Westphal, Bernd Wicklein, Andrea Wiese, Dirk	Annen, Niels Dörmann, Martin Ehrmann, Siegmund Flisek, Christian Heil (Peine), Hubertus Jurk, Thomas Kapschack, Ralf Malecha-Nissen, Dr. Birgit Raabe, Dr. Sascha Rtzel, Bernd Schwabe, Frank Schwarz, Andreas Stadler, Svenja Thews, Michael
DIE LINKE.	Bulling-Schröter, Eva Ernst, Klaus Lutze, Thomas Nord, Thomas Schlecht, Michael	Claus, Roland Dehm, Dr. Diether Lenkert, Ralph Petzold (Havelland), Harald Wagenknecht, Dr. Sahra

¹ Die Anwesenheitslisten sind diesem Protokoll angefügt.



	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Baerbock, Annalena Dröge, Katharina Gambke, Dr. Thomas Janecek, Dieter Verlinden, Dr. Julia	Andreae, Kerstin Krischer, Oliver Özdemir, Cem Rößner, Tabea Trittin, Jürgen

Sachverständige:

Esther Chrischilles

Institut der deutschen Wirtschaft e.V. (IW Köln)

Dr. Carsten Rolle

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Prof. Dr. Justus Haucap

Düsseldorf Institute for Competition Economics (DICE)

Hubert Weiger

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Prof. Dr. Holger Rogall

Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin (HWR Berlin)

Dr. Harry Lehmann

Umweltbundesamt

Sabine Nallinger

Stiftung 2° - Deutsche Unternehmer für Klimaschutz



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Antrag der Abgeordneten Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weichen für die ökologische Modernisierung der Wirtschaft stellen - Chancen des Klimaschutzes nutzen

BT-Drucksache 18/8877

Der **Vorsitzende**: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie recht herzlich zu der heutigen öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft und Energie zum Antrag zur ökologischen Modernisierung der Wirtschaft. Ich möchte mich für die Verzögerung entschuldigen, die vom Tagesordnungspunkt CETA herrührt, der deutlich mehr Zeit in Anspruch nahm als ursprünglich geplant. Aber es diente ja einem offenen Dialog. Dieser Anhörung liegt zugrunde: Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit dem Titel „Weichen für die ökologische Modernisierung der Wirtschaft stellen – Chancen des Klimaschutzes nutzen“ auf Ausschussdrucksache 18/8877. Ich begrüße ganz herzlich die Sachverständigen, die Kolleginnen und Kollegen dieses und anderer Bundestagsausschüsse, für die Bundesregierung Frau PStSn Zypries, die Vertreter der Länder und der Medien und nicht zuletzt die Zuschauer, die uns über das Parlamentsfernsehen beziehungsweise das Internet verfolgen können. Ich möchte zum Ablauf der heutigen Sitzung folgendes erläutern: Wir haben uns darauf verständigt, die Anhörung nicht in einzelne Themenblöcke aufzugliedern, sondern in Einem zu befragen. Wir werden diese Befragungsrunden unter Berücksichtigung der Stärkeverhältnisse der Fraktionen durchführen. Aber um der Opposition entgegen zu kommen, wurde für die erste Fragerunde der Schlüssel 2:2:1:1 und für die zweite Runde der Schlüssel, entsprechend proportional der Stärkeverhältnisse, 5:3:1:1 und dann in der dritten Runde wieder der Schlüssel 2:2:1:1 verabredet. Ich weise darauf hin, dass pro Frage und Antwort insgesamt fünf Minuten zur Verfügung stehen, das heißt, je kürzer gefragt wird, desto länger können Sie als Sachverständige gegebenenfalls antworten und umgekehrt. Je länger eine Frage ausfällt, desto weniger Zeit bleibt für

die Antwort. Ich bitte auch die Damen und Herren Sachverständigen zu berücksichtigen: Manche Fragen gehen an zwei, möglicherweise drei Sachverständige, dass Sie dann auch der oder dem, der nach Ihnen kommt, innerhalb der fünf Minuten noch ein wenig Redezeit übrig lassen, sonst springt es über in die nächste Runde, und möglicherweise kippt es dann ganz weg. Dann habe ich die Bitte an die Kolleginnen und Kollegen, die Mitglieder des Ausschusses, zu Beginn der Frage die oder den Sachverständige(n) zu nennen. Und ich selbst rufe dann die oder den Sachverständige(n) auch namentlich auf. Das erleichtert nämlich die Protokollführung. Dies gesagt habend, beginne ich mit der Befragung in der ersten Runde. Hier hat für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Jung das Wort.

Abg. **Andreas Jung** (CDU/CSU): Ja, Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Damen und Herren Sachverständige! Ich habe eine Frage, sie richtet sich an Frau Chrischilles und an Herrn Dr. Rolle. Aus Sicht der Wirtschaft und Industrie hat Klimaschutz ja zum einen die Bedeutung, dass mit Innovationen, mit neuen Technologien auch neue Märkte und Geschäftsfelder für die deutsche Wirtschaft erschlossen werden können. Andererseits gibt es die Sorge, dass eine zu starke Regulierung zu Wettbewerbsnachteilen führen könnte. In diesem Kontext ist meine Frage: Welche Erwartungen haben Sie an den Klimaschutzplan, der derzeit erarbeitet wird?

Der **Vorsitzende**: Zunächst Frau Chrischilles.

Sve **Esther Chrischilles** (IW Köln): Vielen Dank. In der Tat, die Frage „Zukunftsmärkte und Innovationsfähigkeit für den Standort Deutschland“ ist eine, die uns auch umtreibt. Und langfristige Rahmenbedingungen, wie sie in dem Antrag auch gefordert werden, sind eine sinnvolle Sache und dafür unerlässlich. Wir glauben allerdings, dass für langfristige Rahmenbedingungen und Innovationsfähigkeit tatsächlich auch der Innovationsraum nicht eingeschränkt werden darf. Im Grunde genommen weiß niemand, was die Zukunftsmärkte von morgen sind und diejenigen, die immer wieder zitiert werden, sind im Grunde genommen solche, die stark subventioniert sind. Diejenigen Märkte, die im Grunde genommen



stark darunter leiden, durch steigende Energiekosten beispielsweise, sind nicht nur, aber auch energieintensive Industrien, die in der Gesamtheit eben einen starken Motor der Wirtschaft darstellen und in industriellen Wertschöpfungsketten verankert sind. Insofern befürchten wir, dass durch einen Klimaschutzplan, der auf Mikroregulierung zielt und tatsächlich den Innovationsraum einschränkt, indem er einzelne Vorgaben, Verbote und Technologieoptionen vorgibt, eher zu einer Verunsicherung in der Industrie insgesamt führt, weil doch der Befund ganz klar ist, dass je stärker die Wahrscheinlichkeit von kurzfristigen und auch diskretionären klimapolitischen Eingriffen steigt, auch das Investitionsverhalten entsprechend unsicher und zurückhaltend ist.

Der **Vorsitzende**: Herr Dr. Rolle.

SV Dr. Carsten Rolle (BDI): Herzlichen Dank Herr Vorsitzender. Ich kann da eigentlich nahtlos anknüpfen. In der Tat hat die deutsche Industrie durchaus Chancen, auch die im Bereich der Klimapolitik und mit der Klimapolitik verbunden sind. Rund ein Sechstel bis ein Achtel, je nach Abgrenzung, umfasst ungefähr der deutsche Marktanteil an Energie- und Umwelttechnologien weltweit. Und mit der Entwicklung dieser Märkte, auf denen wir, glaube ich, sehr gut positioniert sind, sind auch Chancen verbunden. Es gibt aber in der Tat auch eine ganze Reihe von Gefahren. Und das Thema Technologieoffenheit, was Frau Chrischilles angesprochen hat, ist ein ganz zentrales, was wir im Klimaschutzplan aus unserer Sicht nicht ausreichend wiederfinden. Es gibt eine ganze Reihe von Verengungen. Einmal, was die Rolle von Elektrifizierung angeht, aber auch, was die Frage angeht, wie stark wir eigentlich jetzt schon, möglicherweise sogar gesetzgeberisch oder zumindest planerisch, sehr präzise Sektorziele definieren wollen, die heute schon im Grunde genommen für die nächsten Jahrzehnte bis 2050 festschreiben, wo welche Potenziale am wirtschaftlichsten zu erreichen sind. Das ist, glaube ich, heute einfach nicht möglich. Und deswegen halten wir es für ganz zentral, dass wir uns auch mit denen, die heute schon technologisch unterwegs sind, zusammen setzen, die Potenziale wirtschaftlich bewerten und damit die Preisschilder definieren, die zumindest für eine kurze und mittlere Frist einen Anhaltspunkt dafür geben, wo

Potenziale technisch und wirtschaftlich hebbbar sind, das auch zu unterstützen, aber eben nicht im Detail festzuschreiben. Ich glaube, das ist ein ganz wesentlicher Punkt. Einen zweiten Punkt, den ich gern noch machen möchte, liegt in der Konsistenz der klimapolitischen Maßnahmen. Wir sehen mit dem Klimaschutzplan einen sehr umfassenden und einen sehr langfristig angelegten Plan, der aus unserer Sicht noch zu wenig unterscheidet zwischen dem, was national zu regeln ist und was sich auf europäischer, internationaler Ebene schon tut und was da bereits an Verabredungen besteht. Was wir sehen, ist, dass wir europäisch sehr klare Verabredungen haben für die Dinge, die innerhalb des europäischen Emissionshandels geregelt sind. Ungefähr die Hälfte der Emissionen, die da sehr präzise und, jetzt auch in einer Reform befindlich, für die nächsten Jahre sehr ambitionierten Zielen unterworfen sind. Auch da sind die Ziele noch einmal um ein Drittel jetzt verschärft worden. Ab 2020 werden wir also uns eine -2,2 Prozent - CO₂-Reduktion Jahr für Jahr vornehmen. Und daneben gibt es den Bereich, der davon nicht abgedeckt ist, der dann national geregelt werden muss. Ich glaube, diese Unterscheidung ist sehr wichtig, dass man wirklich unterscheidet, was ist europäisch geregelt, wo ist Platz für nationale Regulierung. Und darauf sollte sich der Klimaplan konzentrieren. Vielen Dank.

Der **Vorsitzende**: Dankeschön. Jetzt fragt Kollege Westphal.

Abg. **Bernd Westphal** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine sehr verehrten Damen und Herren Sachverständige, vielen Dank von Seiten der SPD-Fraktion, dass Sie sich zur Verfügung stellen. Ich habe eine Frage an Prof. Dr. Rogall und an Herrn Weiger. Und ich würde Sie bitten, jeweils zwei Minuten von der verbleibenden Zeit für die Antwort zu nutzen. Mir geht es noch einmal um den Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit. Wir haben ja in Deutschland die Situation, dass wir auch in Vergangenheit schon recht erfolgreich Wirtschaftswachstum generieren konnten und eine Abkopplung von Ressourcen und Energieverbrauch haben, also eine hohe effiziente Technologie im Einsatz ist. Gerade was den Klimaschutz angeht, muss man natürlich im Auge behalten, dass wir die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie



und der Wirtschaft nicht aus dem Auge verlieren und gerade das System der geschlossenen Wertschöpfungsketten, also beispielsweise Kupfer- oder Aluminiumproduktion bis hin zu Hightech. Dann, dass man Airbus-Flugzeuge und andere Dinge baut. Und auch erneuerbare Energien, in so einer Windturbine sind ja nun wirklich hohe Bestandteile Kupfer enthalten. Inwieweit sehen Sie das, dass wir gerade aus der Erfahrung heraus in Deutschland soziale, wirtschaftliche und ökologische Ziele immer im Gleichklang behandelt haben und diese Interdependenzen auch immer für gleichrangig gesehen haben? Wie bewerten Sie das, wenn wir jetzt mit Klimazielen nicht doch etwas einseitig dort agieren?

Der **Vorsitzende**: Zunächst Herr Prof. Dr. Rogall.

SV Prof. Dr. Holger Rogall (HWR Berlin): Wenn wir uns die historischen Beispiele anschauen, hatte beispielsweise Japan erhebliche ökologische und ökonomische Schwierigkeiten und hat sich dann durch ein umfassendes Umweltprogramm in den 1970er Jahren hochkatapultiert zum Weltmarktführer in allen Bereichen, in denen Effizienz eine Rolle spielt. Dieses Beispiel kann uns zeigen, dass, wenn Staaten erst einmal ökologische Leitplanken legen, daraus die Industrie sehr viel Innovationskraft schöpfen kann. Und in den 1970er Jahren hat man uns im Studium gesagt, dass wir so werden müssen wie die Japaner. Daraus, finde ich, müssten wir die Kraft schöpfen und ökologischen Leitplanken aufbauen, dass die Entwicklung für die Wirtschaft ganz klar ist. Bestimmte Techniken, in denen wir heute Weltmarktführer sind, sind ja gar nicht zukunftsfähig. Wenn die Kanzlerin Recht hat, dass der Klimaschutz die wichtigste Herausforderung in diesem Jahrhundert ist, dann muss Deutschland sich an die Spitze stellen und nicht hintendran und sagen: „Wir fördern weiter unsere alten Techniken.“ Sondern wir müssen voran gehen, Weltmarktführer in diesem Wandel, Transformation genannt, zu einer 100 Prozent-Versorgung mit erneuerbaren Energien werden.

Der **Vorsitzende**: Danke. Jetzt ergänzend Herr Weiger.

SV Hubert Weiger (BUND): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Herr Westphal, auf Ihre Frage gibt

es eine klare Antwort. Klimaschutz ist keine nationale, sondern eine weltweite Aufgabe. Die Welt hat sich geeinigt, dass maximal 2 Grad, am besten aber 1,5 Grad anzustreben sind. Und das heißt, die ganze Welt ist sich damit einig, dass wir eine zentrale Aufgabe zu lösen haben, nämlich die entsprechenden Innovations- und Modernisierungspotenziale einer solchen Strategie tatsächlich auch für die Volkswirtschaften zu nutzen. Das heißt, Klimaschutz ist damit der zentrale Motor letztendlich entsprechender Innovation. Und zwar nicht nur national, sondern weltweit. Vor diesem Hintergrund bedeutet es, dass wir aussteigen müssen, nicht nur aus den fossilen Energieträgern, sondern auch aus einer verschwenderischen Energienutzung, die wir partiell zum größten Teil weltweit betreiben. Und damit haben alle Technologien, welche mit dem knappen Gut „Energie“ sparsam und effizient umgehen, entsprechende Wettbewerbsvorteile. Das ist die größte Aufgabe, vor der sich auch die gesamte nationale Volkswirtschaft gestellt sieht. Und je früher hier die Weichen gestellt werden, umso besser ist das dann für unserer Volkswirtschaft, auch für die einzelnen Bereiche unserer Volkswirtschaft. Wir werden nur dann auf dem Weltmarkt bestehen können, wenn wir tatsächlich diese Innovationspotenziale, die konsequent der Klimaschutz in allen Sektoren nach sich zieht, auch nutzen.

Der **Vorsitzende**: Danke. Jetzt fragt die Kollegin Grundelach.

Abge. **Dr. Herlind Gundelach** (CDU/CSU): Vielen herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Ich kann mit meiner Frage an den Kollegen Jung anschließen. Und ich frage auch Frau Chrischilles und Herrn Dr. Rolle. Ganz konkret, unserer heutigen Anhörung zugrunde liegt ja ein Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, in dem ja am Ende auch eine Zahl von Maßnahmen aufgelistet ist, mit denen aus Sicht dieser Fraktion die Ziele erreicht werden können. Ich vermute, dies werden nicht alle sein. Sicher haben sie noch mehr in petto, aber ich beziehe mich jetzt einmal auf die, die in dem Antrag stehen. Und mich würde Ihre Einschätzung dieser Vorschläge interessieren. Und je nachdem, wie Sie diese beurteilen, was Sie gegebenenfalls für Alternativvorschläge machen würden.



Der **Vorsitzende**: Dankeschön. Zunächst Frau Chrischilles.

SVe **Esther Chrischilles** (IW Köln): Vielen Dank für die Frage. Ich finde es ganz wesentlich zu betonen, dass ich in den übergeordneten Zielsetzungen dieses Antrages zu 100 Prozent übereinstimme. Es wird beispielsweise gefordert, dass wir langfristige Rahmenbedingungen brauchen. Dies ist hundertprozentig richtig, auch für Innovationen und für Investitionssicherheit. Richtig sind auch ein langfristiges und mit realistischen Zielgrößen verordnetes Energiekonzept und die Stärkung des Emissionshandels. Ich glaube nur, dass sozusagen die nachgelagerten Ziele nicht diejenigen sind, mit denen man genau das erreicht. Am Beispiel Emissionshandel: Hier fordert man die Stärkung und verbindet dies gleichzeitig mit der Forderung nach einer Schwächung des Emissionshandels. Der Emissionshandel setzt ein Emissionsbudget fest, das erst einmal zielsicher nicht überschritten werden kann, und zwar im Bereich Energiewirtschaft und industrielle Anlagen. Alle Maßnahmen, ob es um technologiespezifische Festlegungen im Energiemix geht, ob es um bestimmte Querschnittstechnologien bei Industrien geht, zahlen im Grunde genommen auf dasselbe Ziel ein. Sie führen aber dazu, dass wir im Grunde genommen eine Zwangsmaßnahme an CO₂-Vermeidung hierzulande durchführen, die im Zweifel aber teurer ist und im Grunde genommen für den europäischen Klimaschutz, der ganz klar zu stärken ist, nicht wahnsinnig viel bringt. Darauf zielt im Grunde genommen, würde ich ergänzen, dass alle anderen Maßnahmen, was den Emissionshandel betrifft, da möchte man durch eine Minderung oder einen Mindestpreis beim Emissionshandel ja die Emissionsmenge reduzieren. Da gäbe es sicherlich andere Möglichkeiten, dies zu machen. Und ein Punkt, um auch ein wenig Druck wieder in das Emissionsbudget hinein zu bekommen, ist sicherlich ein Abbau von genau diesen Überregulierungen, die wir mittlerweile ja nicht mehr nur in Deutschland haben, sondern eben auch aus ähnlichen Gründen, weil die Geisteshaltung auch in anderen Ländern so ist.

Der **Vorsitzende**: Die restliche Zeit geht an Herrn Dr. Rolle.

SV **Dr. Carsten Rolle** (BDI): Danke, Frau Gundelach. In der Tat, zum Emissionshandel ist, glaube ich, das Richtige gesagt worden. Viele der Dinge, die hier auch angesprochen werden, werden sich zum Glück auf marktliche Weise, denke ich, auch so ergeben. Auch ein Kohleausstieg ist im Grunde genommen angelegt, wie er hier gefordert wird, im Emissionshandel. Wir wissen schon heute, dass im Laufe der vierziger Jahre kein Kohlekraftwerk mehr laufen kann, weil der Emissionshandel eben genau zu den Reduktionen führt, planvoll, die das nicht mehr zulassen werden. Es gibt eine ganze Reihe von weiteren Punkten, die, wie ich denke, weiter gehen als wir müssten. Es gibt viel effizientere Wege dahin zu kommen. Ein anderes Beispiel ist im Bereich der Stromerzeugung. Hier wird davon gesprochen, im Erneuerbaren-Zubau keine Obergrenzen einzuführen. Auf der anderen Seite wird gesagt, dass wir planvoller vorgehen wollen. Ich glaube, das, was mit dem EEG in diesem Jahr wieder erreicht worden ist, ist genau diese Planungssicherheit für beide Marktseiten zu erreichen, dass wir den Netzausbau und den Erneuerbaren-Ausbau richtig verzahnen können, indem wir eben eine Perspektive für den Zubau verabredet haben, der genau das sicherstellt. Insofern ist Planungssicherheit, meine ich, richtigerweise angelegt und wird auch dazu führen, dass der Erneuerbaren-Ausbau weitergeht. Es gibt weitere Punkte, die hier angesprochen wurden. Die Einführung von Mindestpreisen für den Emissionshandel widerspricht eigentlich der ganzen Philosophie des Emissionshandels, der ein Mengeninstrument ist, der auch in der Vergangenheit gezeigt hat, dass er genau das leisten kann, tonnenstark das an Emission einzusparen, was man ihm aufgegeben hat. Was wir für die Zukunft noch ambitionierter formulieren wollen – und das ist auch richtig so – dies genauso zu tun, denn der Emissionshandel ist ein bewährtes Instrument. Viele andere Länder in der Welt orientieren sich daran. Die Chinesen überlegen im Moment genau, so ein Instrument einzuführen. Und die Chancen, über solche Preisinstrumente den effizientesten Weg für Klimaschutz zu finden, sind groß. Und diese wollen wir unterstützen. Ich sage dies einmal als BDI, weil Sie ja auch nach Alternativen gefragt haben. Für uns ist ganz zentral, dass die unterschiedlichen Ambitionsniveaus international nicht zu groß werden. Wir sind für sehr ambitionierten Klimaschutz, und natürlich werden wir



in Deutschland schneller voran gehen als in Schwellenländern. Dies ist völlig richtig so, aber es muss eben zwischen den Wettbewerbsländern ein gewisses „level playing field“ bestehen. Wichtig ist, die G20 zu stärken.

Der **Vorsitzende**: Jetzt fragt die Kollegin Dr. Scheer.

Abge. **Dr. Nina Scheer** (SPD): Meine Frage geht geteiltermaßen an Herrn Weiger und an Prof. Dr. Rogall. Es ist ja der Emissionshandel schon angesprochen worden. Mich würde Ihre Einschätzung dazu jeweils interessieren, wie sich Ihrer Meinung der Emissionshandel bisher mit Blick auf unsere Klimaschutzziele auswirkt, welche Reformbedürftigkeit ansteht und auch, ob es alternativer Emissionsbepreisungssysteme bedarf. Vielen Dank.

Der **Vorsitzende**: Zunächst Herr Weiger.

SV **Hubert Weiger** (BUND): Ich glaube, eine der wichtigsten Aufgaben, die sich aufgrund des Paris-Abkommens auch für die Europäische Union ergeben, ist die entsprechende Nachbesserung der Reduktionsziele, die deutlich angehoben werden müssen, damit tatsächlich auch die Klimaschutzziele erreicht werden. Und vor dem Hintergrund muss der Emissionshandel deutlich verändert werden. Denn der Emissionshandel kann nur dann funktionieren, wenn nicht nur Obergrenzen festgelegt werden, sondern wenn auch die Ausnahmetatbestände reduziert werden. Und wenn er tatsächlich wirksam gemacht wird. Und der europäische Emissionshandel leidet seit Anfang daran, dass er durch die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten mehr oder weniger unwirksam gemacht worden ist und sich damit letztendlich nicht zu einem Handel zur Reduktion von Emissionen entwickelt hat, sondern, wie wir das ja im Bereich der Kohleenergie, vor allem der Braunkohlenkraftwerke erleben, zu einer maximalen Auslastung. Von daher müssen die Ausnahmen für die Industrie auf den Prüfstand. Und sie müssen deutlich reduziert werden, damit tatsächlich der Emissionshandel auch ein wirkungsvolles Instrument des Klimaschutzes ist. Das ist er zurzeit nicht.

Der **Vorsitzende**: Ergänzend Prof. Dr. Rogall.

SV **Prof. Dr. Holger Rogall** (HWR Berlin): Heute ist sich die Mehrheit der Umwelt- und Nachhaltigkeitsökonominnen einig, dass der Emissionshandel seine Erwartung nicht erfüllt hat. Das hängt mit einer Vielzahl von Geburtsfehlern zusammen. Es sind überhaupt keine Mechanismen eingebaut worden, dass alle Emissionen betroffen werden. Insgesamt fällt ja nur etwa die Hälfte der Emissionen unter den Emissionshandel. Der ganze Rest unterliegt gar keinem Minderungsregime. Somit irren die, die sagen der Emissionshandel regelt alles alleine, was er von seiner Gestaltung her, nicht kann. Oder der Erfolg der Erneuerbaren ist überhaupt nicht in den Emissionshandel eingebaut. Also braucht die Wirtschaft kaum Effizienzsteigerungen durchzuführen, sie wartet einfach auf die erneuerbaren Energien. Insofern kann man vielleicht sagen, dass heute der Emissionshandel den Klimaschutz mehr bremst, als dass er ihn überhaupt fördert. Was wir benötigen, ist, nehmen wir einmal die größten Bereiche, wo Treibhausgase emittiert werden, ein Kohleausstiegsgesetz, wo die Rahmenbedingungen festgelegt sind. Dass sich Investitionen noch amortisieren können, zur gleichen Zeit aber klar ist, ab dem Tag X gibt es eben keinen Kohlestrom mehr. Wir benötigen ein Klimaschutzgesetz mit genauen Zielen zwischen Bundesländern und Bund mit einer Koordinierungsstelle, dass diese Dinge in der Konsequenz angegeben werden, und zwar nicht als ein Plan. Alle juristisch Bewanderten, und das sind ja alle hier im Raum, wissen natürlich, dass ein Plan in seiner rechtlichen Bindungswirkung sehr begrenzt ist, währenddessen ein Gesetz eine viel größere Bindungswirkung entfaltet. Deshalb wird ein Gesetz von der Mehrheit der Umweltökonominnen empfohlen. Oder wenn wir andere Bereiche nehmen, die Mobilität, dann werden wir mit einer einfachen Förderung nie und nimmer die Ziele erreichen können. Das steht heute schon fest, weil wir genug Fördermaßnahmen in anderen Bereichen untersuchen konnten. Was wir da benötigen, wäre ein Bonus-Malus-System, in dem der Erwerb von Elektromobilität von denen, die immer noch fossile Kraftfahrzeuge fahren wollen, finanziert wird. Das könnten wir jetzt durch andere Bereiche durchdeklinieren, die Landwirtschaft wird heute quasi gar nicht behandelt, obwohl sie mit den Kunstdüngern einen erheblichen Schaden anrichtet und für den Klimaschutz



sehr negative Entwicklungen darstellt. Zusammengefasst, ob der Emissionshandel überhaupt zu retten oder zu reformieren ist, das ist absolut strittig. Vielleicht wäre es besser, ihn abzuschaffen und in die Bereiche zu gehen, wo wir wissen, dass die Instrumente wesentlich erfolgreicher sind.

Der **Vorsitzende**: Dankeschön. Jetzt fragt die Kollegin Bulling-Schröter.

Abge. **Eva Bulling-Schröter** (DIE LINKE.): Danke schön, Herr Vorsitzender. Meine Fragen gehen an Dr. Harry Lehman vom Umweltbundesamt. Mich würde interessieren, wenn ich den BMU-Entwurf des Klimaschutzplanes anschau, dann folgt dieser ja erklärtermaßen dem Leitbild der weitgehenden Treibhausgasneutralität bis Mitte des Jahrhunderts. Das ist ja auch im Paris-Protokoll so formuliert. Wie müsste denn so ein Leitbild übersetzt werden in der Zielstellung für einen Industriestaat wie Deutschland? Konkretisiert der Entwurf des Klimaschutzplanes dieses Leitbild? Was ist mit der Zielerreichung bis 2020? Und brauchen wir beispielsweise in der Energiewirtschaft zusätzlich einen reformierten Emissionshandel, da wurden ja gerade schon Aussagen gemacht, damit der Sektor bis zum Jahr 2020 angemessene Beiträge zur Erhaltung des Klimaschutzpfades liefert?

Der **Vorsitzende**: Herr Dr. Lehmann.

SV **Dr. Harry Lehmann** (UBA): Danke sehr. Ich beziehe mich bei der Antwort auf ein Papier „Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung – Diskussionsbeitrag des Umweltbundesamtes“, was wir im April dieses Jahres veröffentlicht haben, in dem wir über alle Sektoren hinweg versuchen zu beschreiben, wie man einen solchen Klimaschutzplan 2050 generieren kann. Zu der Frage: Wir im Umweltbundesamt fordern eine verbindliche Festlegung einer Treibhausgasminderung um 95 Prozent bis 2050, was einer Tonne per capita entspricht. Mit der Vereinbarung im Paris-Abkommen, Anstrengungen zu unternehmen, die globale Erwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen, stellen 80 Prozent Treibhausgasminderung nicht mehr die Untergrenze des Zielkorridors dar, sondern allenfalls ein Zwischenziel, welches deutlich vor 2050 erreicht werden muss. Dies gilt auch vor dem

Hintergrund des notwendigen Beitrags Deutschlands zum derzeitigen europäischen Zielkorridor bis 2050. Und auch dieser muss im Lichte von Paris angepasst werden. Das Umweltbundesamt empfiehlt hier der Bundesregierung aus wissenschaftlicher Sicht, die 95-Prozent-Obergrenze des Zielkorridors als verbindliches Ziel festzulegen. Klar, eine derartig ambitionierte, aber auch notwendige Minderung zieht einen erheblichen Handlungsbedarf in allen Sektoren nach sich und ist in eine tiefgreifende gesellschaftliche und ökonomische Transformation eingebettet. Die höchsten Minderungsbeiträge müssen der Energiesektor, die Industrie und der Verkehr leisten. Die Zwischenziele für 2030 und 2040 müssen pfadkonform angehoben werden. Der Klimaschutz 2050 müsste dies bereits heute verbindlich verankern. Denn wir müssen uns auf diese notwendige, unausweichliche Transformation rechtzeitig einstellen und langfristig Planungs- und Investitionssicherheit für alle Teile der Gesellschaft geben, um Brüche und Fehlinvestitionen zu vermeiden und die wirtschaftlichen Chancen nutzbar zu machen. Auch 2020, also nach den Schätzungen im jetzigen jüngsten Projektionsbericht der Bundesregierung wird das 40-Prozent-Ziel zur Verringerung der Treibhausgasemissionen voraussichtlich verfehlt. Das ist ja publiziert worden. Und hier muss die Energiewirtschaft bis 2020 einen proportionalen Beitrag zum 40-Prozent-Ziel beisteuern. In diesem Kontext sind die Ausbauziele der erneuerbaren Energien im novellierten EEG 2017 deutlich zu niedrig. Um Zielverfehlungen in den Sektoren Wärme und Verkehr teilweise kompensieren zu können, wäre eine Beschleunigung des Ausbaus und nicht ein Abbremsen notwendig gewesen. Damit die Energiewirtschaft dennoch einen mindestens proportionalen Beitrag leistet, sollten die im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 beschlossenen Maßnahmen und Instrumente um zusätzliche Maßnahmen ergänzt werden und der Sektor im Vergleich zu verschiedenen Szenarien weitere vier Prozent gegenüber 1990 mindern. Das entspricht einer Minderung von etwa 19 Millionen Tonnen zusätzlich bis 2020. Natürlich bedeutet das auch, dass wir die Stromerzeugung vor allem aus alten ineffizienten und klimaschädlichen Braun- und Steinkohlekraftwerken beziehungsweise den Ausstieg daraus beginnen müssen. Dieser Ausstieg darf aber immer nur international, mit dem europäischen ETS verzahnt



sein. Und er muss sozial flankiert sein. Drei Hinweise, vorhin ist gesagt worden, Deutschland hat Weltmarktanteile. Wenn man sich die Weltmarktanteile in Klimaschutztechnologien von heute von Deutschland anschaut, dann sind das die Technologien, wie erneuerbare Energien, Energieeffizienz und ähnliche Dinge. Wenn wir nicht selbst vorbildlich vorgehen, dann werden wir in den Bereichen diese Weltmarktanteile verlieren. Andere Länder wie China versuchen, uns zu überholen oder sogar mehr zu machen. Und deswegen denke ich, für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschland ist es unabdingbar, vernünftige Klimaschutzpläne zu haben. Danke sehr.

Der **Vorsitzende**: Jetzt geht die Frage an die Kollegin Baerbock.

Abge. **Annalena Baerbock** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank auch im Namen meiner Fraktion an die Damen und Herren Sachverständigen, dass Sie sich heute Zeit genommen haben, um über die ökologische Modernisierung der Wirtschaft zu sprechen. Meine beiden Fragen gehen an Frau Nallinger von der Stiftung 2°: Frau Nallinger, Ihre Stiftung vertritt ja führende deutsche Unternehmen, die sich im Vorfeld auch der Pariser Klimakonferenz mit einem Appell an die Bundesregierung gewandt haben. Meine Frage war: Was folgt für diese Großunternehmen aus dem Pariser Klimaschutzvertrag? Die zweite Frage: Wie positionieren sich diese Großunternehmen mit Blick auf den deutschen Klimaschutzplan und vor allem auf die Sektorziele mit Blick auf die Planungssicherheit für zukünftige Investitionen und Innovationen, um gerade im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit, was auch von Herrn Dr. Lehmann angesprochen wurde, im Vergleich zu China und anderen Ländern, die ja eben auch solche Klimaschutzpläne vorliegen, weiter an der vordersten Front mit dabei zu sein?

Der **Vorsitzende**: Frau Nallinger.

Sve **Sabine Nallinger** (Stiftung 2° - Deutsche Unternehmer für Klimaschutz): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, liebe Kolleginnen und Kollegen. Vielen Dank zunächst einmal für die Einladung, als Sachverständige hier sprechen zu dürfen. Ich

denke von Paris ist ein klares Signal an die Gesellschaft ausgesendet worden, nämlich dass die globale Energiewende eingeleitet wird. Das heißt, dass wir also sozusagen aus den fossilen Systemen aussteigen werden müssen. Und dabei spreche ich nicht nur vom Strommarkt, sondern es geht natürlich auch um den Wärmemarkt. Und es geht auch um das große Thema der Mobilität. Dieses Signal war sehr klar und sehr eindeutig. Und ich denke, klar ist auch, dass die Energiewende zunächst einmal, was die Voraussetzungen angeht, sehr gut dasteht, weil es technisch und mittlerweile auch wirtschaftlich sinnvoll ist, Energiesysteme auf erneuerbare Systeme zu setzen. Ich vertrete heute in der Tat große deutsche Unternehmen mit insgesamt über 800 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, über 200 Milliarden Euro Umsatz aus den unterschiedlichsten Branchen. Und die Unternehmen sind sich der Chance des Klimaschutzes sehr wohl bewusst, weswegen sie sich auch zusammengeschlossen haben und sehen eben gerade in dem technologiegetriebenen Deutschland, dass wir hier auch eine Vorreiterrolle einnehmen müssen in einem technologieorientierten Staat. Und dass wir gerade eben dabei sind, in einigen Bereichen vielleicht sogar die Vorreiterrolle zu verlieren. Ich möchte da verweisen auf die erneuerbare Branche, wo, wenn ich die Zahlen sehe, in China schon über drei Millionen Arbeitsplätze existieren, in Amerika über 700 000 Arbeitsplätze und bei uns in Summe sehr viele Arbeitsplätze verloren gegangen sind. Dann ist Klimaschutz zum einen ein Investitionsfaktor. Es wird immer sehr viel bei der Energiewende von Kosten gesprochen, letztendlich geht es aber um wirtschaftliche Investitionen in ein Infrastruktursystem. Und letztendlich geht es auch um Arbeitsplätze, die wir mit diesem Umbau schaffen und die wir nicht selbstverständlich auch hier in Deutschland halten werden. Deswegen denke ich, ist es sehr wichtig, dass wir diese chancenorientierte Debatte auch in dem Hinblick sehen, dass wir auch zukünftig entsprechend innovationsfähig beziehungsweise modernisierungsfähig sind. Und deshalb braucht die Wirtschaft auch so ganz klare Vorgaben. Sie braucht einen Orientierungsrahmen, der planbar ist, der die wirtschaftlichen Handlungen auch ein Stück weit leitet. Was sie nicht braucht, sind natürlich Technologievorgaben. Da glaube ich, ist die Wirtschaft und auch unsere Forschungslandschaft sehr gut aufgestellt.



Aber gerade in den letzten Wochen in Treffen mit hochrangigen Vertretern der Automobilindustrie wurde mir immer wieder zugetragen, dass gerade der erste Entwurf des Klimaschutzplans, wo klar darin stand, dass wir bis 2030 aus den fossilen Verbrennungsmotoren aussteigen werden müssen, ihnen die Planungssicherheit in ihren großen Konzernen sichert, eben auch tatsächlich die entsprechenden Entwicklungen einzuleiten. Ich glaube, der Klimaschutzplan muss also die Orientierung liefern. Und um eine Zahl vielleicht noch zu nennen, die ich sehr beeindruckend fand: In den letzten Quartalen wurde in Amerika in der Luxuspreisklasse mittlerweile doppelt so viel Tesla verkauft als die nächste Kategorie, nämlich die Mercedes-Benz S-Klasse. Und genau solche Zahlen beängstigen die deutsche Industrie und zeigen ganz klar den Trend, wo es hingeht. Und diesen Trend dürfen wir nicht verpassen.

Der **Vorsitzende**: Die nächste Frage geht an den Kollegen Dr. Pfeiffer. Wir treten damit in die zweite Runde ein.

Abg. **Dr. Joachim Pfeiffer** (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich habe eine Frage an den Herrn Dr. Rolle und die Frau Chrischilles. Ich habe mit Interesse gerade die Ausführungen von Herrn Dr. Lehmann gehört zur 95-prozentigen Reduktion. Halten Sie dieses für realistisch, weil, wenn ich die Emissionen in der Landwirtschaft und wenn ich nur die physikalisch bedingten, zwingend entstehenden Emissionen im Bereich der Industrie sehe, dann komme ich zu dem Ergebnis, dass es unmöglich ist, eine 95-prozentige Reduktion zu erreichen nur durch Einsparungen. Dann müssten wir schon andere Maßnahmen ergreifen, dass wir die Kühe erschießen und die Industrie einstellen. Dies wäre die eine Variante. Und die Zweite wäre, dass wir beispielsweise auch CCS und andere Technologien, wo man dieses speichern würde, wieder aufleben lässt. Insofern würde mich da Ihre Einschätzung zu den von Herrn Dr. Lehmann geäußerten Vorschlägen interessieren. Dankeschön.

Der **Vorsitzende**: Zunächst Herr Dr. Rolle.

SV **Dr. Carsten Rolle** (BDI): Vielen Dank. In der Tat glaube ich, dass es einen sehr großen Unter-

schied macht, ob wir über 80 Prozent oder 95 Prozent sprechen. Und deswegen ist ja auch richtigerweise in dem Klimaschutzplan, so wie er mir bekannt ist, weiter von einem Zielkorridor die Sprache. Wir haben einmal in das Gutachten von Ökoinstitut und Fraunhofer geschaut, die ja dem Klimaschutzszenario 2050 unterlegt sind. Und auch da findet man, das ist, glaube ich, da unverdächtig, dass ein Klimaschutzziel 95 Prozent mit ungefähr doppelt so viel Investitionen verbunden ist wie ein Klimaschutzszenario 20/80. Das heißt, doppelt so viele Investitionen, auch doppelt so viele Investitionskosten. Das macht einen sehr großen Unterschied. Und auch wenn man das auf die verschiedenen Sektoren herunterbricht, ist gerade für die Industrie der Unterschied zwischen 80 und 95 Prozent ein enormer Unterschied. Weil die Posten nicht proportional steigen, sondern eben die letzten vermiedenen Tonnen CO₂ besonders teuer sind, gerade auch mit dem, was wir heute technologisch überblicken können. Und wir haben heute noch nicht die technologischen Lösungen dafür. Insofern halte ich es auch für schwierig, so etwas gesetzlich festzuschreiben. Man kann nicht Technologien, die man noch nicht kennt, in Gesetze schreiben. Sondern ich glaube, man muss es begleiten. Es ist richtig, dass wir einen langfristigen Horizont brauchen, einen Rahmen brauchen mit marktlichen Instrumenten, der das zulässt, das auch unterstützt. Aber wir können, glaube ich, Technik nicht verordnen. Und gerade im Verkehrsbereich sind die Technologien für eine Vollelektrifizierung heute einfach auch noch nicht da.

Der **Vorsitzende**: Ergänzend Frau Chrischilles.

Sve **Esther Chrischilles** (IW Köln): Gern. Bei der ganzen Zieldiskussion finde ich es immer ganz wichtig, auch noch einmal die Frage zu stellen: Wozu denn eigentlich Ziele und wozu diese Vorreiterrolle? Also warum noch einmal mehr Prozentpunkte darauf oder nicht? Man muss sich nun einmal klar machen, dass das, warum wir das machen, nicht ist, weil wir die fatale Hebelwirkung tatsächlich in den Gesamtemissionen sehen. Klar ist es das ein bisschen, aber es ist nicht die Hebelwirkung. Die Hebelwirkung muss diejenige sein, dass wir andere Länder, gerade mit Blick auf die Emissionsdynamik in der Zukunft, dazu bewegen, irgendwie mitzukommen. Und von der



Perspektive aus betrachtet, das ist nun einmal das Wichtigste, Klimaschutz am Leitbild der Effizienz auszurichten. Nämlich so, dass ein Ausgleich geschaffen werden kann zwischen ökologischen Ambitionen und zwischen ökonomischer Tragfähigkeit. Und gerade das ist meines Erachtens das Manko, was so etwas wie ein Klimaschutzplan mit sich bringt. Denn nach meinem Dafürhalten und nach meiner Erkenntnis ist es eigentlich umweltökonomische Einigkeit, aber das mag gruppenspezifisch sein, dass dazu marktwirtschaftlich orientierte Instrumente sehr viel besser geeignet sind als tatsächlich technologiespezifische Vorgaben. Und da sind wir beim Emissionshandel, da sind wir im Zweifel bei preisgesteuerten Instrumenten, weil diese Instrumente den Möglichkeitsraum Innovation und die Lösung für das Problem, das wir adressieren, nämlich CO₂ und nicht etwa, dass wir bestimmte Technologieförderungen induzieren wollen, weil es die eben wesentlich besser adressiert. Der Emissionshandel, um ihn hier an der Stelle noch einmal anzusprechen, funktioniert nicht aus irgendwelchen Gründen nicht. Es gibt sicherlich Gründe dafür. Kurzfristig tut er das, was er soll, nämlich das, wir sind in einer konjunkturell schwachen Lage, gerade aus Südeuropa dominiert. Und er hält die CO₂-Preise gerade für diese Bereiche irgendwie niedrig. In konjunkturellen Hochphasen wird er wieder etwas Gegenteiliges tun. Viel an den Überschüssen kommt aus internationalen Gutschriften. Da könnte man sicherlich etwas machen, aber eigentlich ist es sozusagen, Sie haben auch das EEG angesprochen, eine Überregulierung an der Stelle. Es muss eigentlich sozusagen wieder eine andere Flughöhe bei der Klimaschutzregulierung eingenommen werden und auf marktwirtschaftliche Instrumente gesetzt werden. Das mag ein wenig schwieriger klingen. Und es ist vielleicht nicht so einfach wie Technologievorgaben zu geben, aber es ist eigentlich der wesentliche Punkt.

Der **Vorsitzende**: Danke. Jetzt fragt der Kollege Bareiß.

Abg. **Thomas Bareiß** (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich habe zwei Fragen: Die erste Frage geht an Herrn Prof. Dr. Haucap und betrifft den europäischen Emissionshandel. Vielleicht können Sie da einmal klar und deutlich sagen, ob der Emissions-

handel Ihrer Auffassung nach funktioniert. Zweitens: Wie kann man diesen Emissionshandel vielleicht noch einmal ein Stück weit stärken? Die dritte Frage lautet: Was halten Sie von einem konkreten Verbot von Diesel- und Benzinmotoren in Deutschland? Die ist ja derzeit in Deutschland sehr konkret in der Diskussion. Die zweite Frage geht an Herrn Dr. Rolle. Ich teile die Euphorie zu Paris nicht wie andere hier in dieser Runde. Alles, was ich hier zu Paris höre, ist, dass Indien und China in den nächsten Jahren eher noch mehr emittieren werden, bis 2030 kommen da gar keine Reduktionen zustande. Es werden überall noch Kohlekraftwerke gebaut, die in den nächsten Jahren wahrscheinlich sogar noch zunehmen werden. Es wird auch das Zwei-Grad-Ziel nach der heutigen Paris-Vereinbarung nicht eingehalten, es wird sogar eher hinausgeschossen. Insofern können Sie uns noch einmal klar und deutlich in wenigen Punkten klar machen, was der Erfolg von Paris ist, und was wird denn wirklich in den nächsten Jahren von anderen Kontinenten und Ländern auch gemacht?

Der **Vorsitzende**: Herr Prof. Dr. Haucap.

SV Prof. Dr. Justus Haucap (DICE): Vielen Dank, Herr Bareiß für den Fragenkatalog. Der Emissionshandel ist wirksam. Es ist die Frage, welche Erwartung man an den Emissionshandel hegt. Die Erwartungen, die in der Politik zunächst gehegt wurden, waren, dass die Emissionsmenge in Gesamteuropa in den davon betroffenen Sektoren um 1,74 Prozent pro Jahr zurückgeht. Dieses Ziel wird erreicht. Und man sieht auch, dass er wirkt, daran, dass der Preis noch immer über Null ist. Also auch, wenn er gering ist bei fünf Euro, heißt das, es ist ein bindendes Instrument. Das ist also nicht kostenlos zu haben, denn sonst wäre der Preis automatisch bei Null mittlerweile. Man kann natürlich die Erwartung hegen, dass ein Preis sehr hoch hätte sein sollen. Das war aber nicht die Zielvorgabe des Emissionshandels, sondern es war ein Mengenreduktionsziel, weil wir ja auch ein Gradziel haben, das mit der CO₂-Menge primär zusammenhängt und nicht mit dem CO₂-Preis. Man kann dennoch etwas dafür tun, um diesen zu stärken. Ich glaube, es war Herr Prof. Dr. Rogall, der dies schon angesprochen hat. Es sind nicht alle Sektoren einbezogen, nur die Hälfte der Emissionen wird momentan erfasst,



insbesondere der Landwirtschafts-, der Verkehrs- und der Wärmemarkt beziehungsweise der Kältemarkt in Südeuropa sind nicht erfasst. Da könnte man etwas tun. Man könnte dies auch unilateral tun, wenn man wollte, und Zertifikatspflichten auferlegen, wenn man so ambitioniert sein will. Das wäre eine große Stärkung. Ganz kurz noch zum Thema Diesel und Benzin. Ich halte das für eine wesentlich schlechtere Maßnahme als den ganzen Mobilitätsmarkt CO₂-pflichtig, zertifikatspflichtig zu machen. Ich halte dies auch für sehr utopisch. Im Bereich des privaten PKW-Verkehrs kann ich mir das gerade noch so vorstellen mit viel Phantasie, dass es gelingen wird in zwei Jahrzehnten, dass alle mit Elektroautos fahren. Im Bereich des LKW-Güterverkehrs fehlt mir die Phantasie, wie das gelingt, komplett in zwei Jahrzehnten umzusteigen. Und ich weiß auch nicht, wie wir unsere holländischen Kollegen dazu bewegen, in Zukunft nicht mehr durch Deutschland zu fahren. Ich befürchte eher Verlagerungseffekte von Speditionen im großen Stil.

Der **Vorsitzende**: Ergänzend Herr Dr. Rolle.

SV **Dr. Carsten Rolle** (BDI): Ich denke, Paris war insoweit ein Erfolg, als dass es die Tür für diese Form der internationalen Kooperation offen gelassen hat. Aber es trägt uns bei weitem noch nicht ans Ziel, es muss jetzt noch eine ganze Menge passieren. Man wird sehen, wie man das, was da in der Vereinbarung zugesagt worden ist, wirklich jetzt auch so verbindlich machen kann, dass mindestens die Zusagen auch tatsächlich eintreten. Sie haben völlig Recht, das was zugesagt worden ist, wird noch nicht zu einer Einhaltung des 2°-Ziels führen, da muss noch mehr passieren, da muss der Prozess noch in Gang kommen. Aber es wäre zunächst auch einmal viel gewonnen, wenn man es tatsächlich schafft, das was zugesagt ist, in einem verbindlichen Monitoring-Prozess nachzuhalten, damit nicht die Gefahr besteht, durch politische Äußerungen bei Regierungswechseln schon zum Teil angedroht, dass sich der eine oder andere nicht daran gebunden fühlt. Das ist, glaube ich, ein ganz zentrales Element. Was ich aber eben schon andeuten wollte, ich glaube, dass es wichtig ist, diesen Weg auch weiter zu gehen und zu schauen, dass man da im Geleitzug andere mitnimmt. In der Tat sehen wir auch in Umfragen, dass nicht die ganze Welt glaubt, dass sie

sich die deutsche Energiewende zum Vorbild nehmen können. Da kriegen wir in Umfragen international meist ein relativ kritisches Bild zurückgespiegelt, wieweit das für andere technisch und ökonomisch tragfähig ist. Wir müssen also zeigen, dass das auch wirtschaftlich funktioniert, sonst wird es keine Nachahmer geben. Umso wichtiger ist es, dass wir mit den unmittelbaren Wettbewerberstaaten in der G20-Gruppe - und da ist die deutsche G20-Präsidentschaft der nächsten Monate, glaube ich, ein sehr guter Anlass - Schritte, die über Paris hinausgehen, zu vereinbaren. Auch was das Thema CO₂-Bepreisung angeht, wir als BDI machen uns dafür stark, weil wir glauben, wir können das, wir sind gut in Energieeffizienztechnologien, aber wir müssen es eben ein Stück weit abgestimmt mit den anderen Wettbewerbern tun, denn sonst gibt es wirklich nur Verlagerungseffekte.

Der **Vorsitzende**: Jetzt fragt die Kollegin Dr. Scheer.

Abge. **Dr. Nina Scheer** (SPD): Meine Fragen gehen geteilt einmal an Herrn Lehmann und einmal an Herrn Prof. Rogall. Und zwar möchte ich von Ihnen hören, wie Sie die weltweite Divestment-Bewegung einschätzen und was daraus auch für uns auf nationaler aber auch möglicherweise europäischer Ebene als politische Konsequenz erwächst.

Der **Vorsitzende**: Zunächst Herr Dr. Lehmann.

SV **Dr. Harry Lehmann** (Umweltbundesamt): Das ist sehr schwierig einzuschätzen, weil man nicht weiß, inwieweit dieses Divestment eine große Breite bekommen wird. Aber je mehr Länder ganz klare Klimaschutzpläne definieren, je mehr Länder ganz klare Ziele für eine Dekarbonisierung definieren und auch auf den Weg gehen, desto mehr wird dieses Divestment ja auch von den politischen Rahmenbedingungen unterstützt. Und dann kann es natürlich zu schnellen Änderungen auf den Wert von Unternehmen und Technologien kommen. Was ich nicht glaube, ist, dass wir einen ansteigenden Öl- oder Gaspreis haben werden. Alles was wir an Analysen sehen ist eher, dass das Umgekehrte stattfinden wird. Deswegen argumentieren wir vom Umweltbundesamt in die



Richtung klare klimapolitische Rahmenrichtlinien und die behandeln vier Dinge. Ziele, dann Maßnahmen auf drei Feldern: Ökonomische - und bei den ökonomischen auch die Preise zu stabilisieren -, Förderung von Technologien - und da sind wir klar, dass Technologie offen klar ist, aber wir wissen heute schon so viel, wie der Kollege sagt, er kann sich 95 Prozent nicht vorstellen, ich schicke ihm da einmal unser Buch, was wir 2013 veröffentlicht haben. Sie müssen nicht die Kühe erschießen, das geht auch mit Kühen und mit einem hohen Lebensstandard, das ist das Freudige an der Sache. Aber wir müssen dann natürlich früh anfangen, diesen Technologiewandel zu betreiben. Und der dritte Bereich der Politik ist, dass man dann auch Bereiche ordnungspolitisch angehen muss. Ordnungspolitisch angehen heißt, dass man auch Sachen ausficht. Da sind wir auch bei Braunkohle, da sind wir auch bei der Diskussion über die Frage von Diesel und wann können wir die Diesel- und die Benzinmotoren abstellen oder nicht mehr produzieren. Wir vom Umweltbundesamt würden gern erst einmal anfangen, dass wir alle Förderungen von Diesel und falschen Fahrzeugen einschränken und einstellen in den nächsten Jahren, das sind ja Milliarden, die derzeit in die Dieselförderung gehen, die in das Dienstwagenprivileg fallen und ähnliche Dinge, die rausnehmen. Klares Signal - irgendwann in 30 oder 40 Jahren, ich kann Ihnen jetzt kein Jahr sagen, werden wir auch aufhören müssen, so wie wir mit der Glühbirne aufgehört haben, Diesel- und Benzinautos zu machen. Für die Zeit bis dahin müssen wir Elektromobilität aufbauen, aber auch die Frage von Power-to-Gas und Power-to-Liquid aufbauen. Das heißt, es gibt heute die Möglichkeit, Fahrzeuge, Audi macht das ja nicht weit weg von hier, mit Brennstoffen zu betreiben, die auf Basis erneuerbarer Energien liegen.

Der **Vorsitzende**: Ergänzend Prof. Rogall.

SV **Prof. Dr. Holger Rogall** (HWR Berlin): Auf Marktkräfte verlassen kann sich die Politik bei solchen wesentlichen Fragen wie Klimaschutz nicht. Das gilt, obwohl sie unverzichtbar sind, auch für die NGOs, die über Kampagnen und De-investments versuchen, Investitionsströme zu verändern. Auch das reicht nicht aus, sondern die Demokratie muss ihrer Verantwortung gerecht werden und ökologische Leitplanken aufbauen.

Dabei haben Ökonomen allerdings die große Befürchtung, dass in den kommenden Jahrzehnten sehr viele Fehlinvestitionen getätigt werden, die dann in der Tat die Volkswirtschaft zu tragen hat. Wer heute noch in Kohlekraftwerke investiert, muss wissen, dass das eine Fehlinvestition ist. Im Mobilitätssektor hat der Bund schon seit Jahren signalisiert, wo es hingehen muss, diese Chance zur frühzeitigen Innovation hat die deutsche Wirtschaft nicht ausreichend genutzt. So sind heute eher andere Länder führend in diesem Technologiesektor, der die Zukunft darstellt. Das ist doch fast gar nicht zu glauben, dass Deutschland, das die innovativste PKW-Technik der Welt hatte, da mittlerweile quasi fast abgehängt ist und die Japaner und die USA vorne stehen, währenddessen wir uns an alte Techniken klammern, die, das dürfen wir nicht vergessen, aus dem 19. Jahrhundert stammen. Wir können in Deutschland den Wohlstand nicht erhalten mit den Techniken des 19. Jahrhunderts, sondern wir müssen heute eine große Innovation starten und zwar im Grunde genommen in allen Wirtschaftsbereichen.

Der **Vorsitzende**: Bitte achten Sie auf die Zeit, die ist abgelaufen.

Der **Vorsitzende**: Jetzt fragt Kollege Willsch.

Abg. **Klaus-Peter Willsch** (CDU/CSU): Zunächst ganz kurz eine Anmerkung an Herrn Prof. Rogall, aber die Frage richtet sich dann an Prof. Haucap. Ich beneide Sie ja um diese Selbstzufriedenheit und das Wissen, wie alles funktioniert und dass man auf marktliche Erkundungsverfahren und auf sowas alles verzichten kann. Aber meine Frage geht an Prof. Haucap. Wir geben ja jetzt Jahr für Jahr 25 Milliarden aus an Couponschneider im Bereich der erneuerbaren Energie und die CO₂-Menge ist nicht besonders reduziert worden in Deutschland. Vielleicht können Sie das den Mitgliedern des Ausschusses einmal deutlich machen, wie das zusammenhängt. Ich beschränke mich darauf, um Ihnen genügend Zeit zu geben, das zu erläutern. Danke.

Der **Vorsitzende**: Herr Prof. Haucap.

SV **Prof. Dr. Justus Haucap** (DICE): Herzlichen Dank für die Frage Herr Willsch. In der Tat, das ist eine Tragödie und ein großes Dilemma, das



viele Ökonomen schon lange beklagen. Herr Rogall war es, glaube ich, der das schon angesprochen hatte, oder vielleicht auch Herr Lehmann. Es gibt momentan keine automatische Rückkopplung zwischen dem EEG und dem europäischen Emissionshandel bzw. der Emissionsobergrenze, die gewählt worden ist, das gilt nicht nur für das EEG, das gilt auch für zahlreiche andere Einzelmaßnahmen, die die Sektoren betreffen, die vom Emissionshandel erfasst sind. Also das gilt genauso für das Glühbirnenverbot letztlich oder auch ein Verbot von Nachtspeicherheizungen oder Staubsaugervorschriften und ähnliches. Warum ist das so? Natürlich, der direkte Effekt ist erst einmal, wenn mehr Strom aus erneuerbaren Energien produziert wird, dann ist das natürlich erst einmal CO₂ frei, wenn man einmal die Produktionskosten für die Anlagen weglässt. Und somit würde man denken, es müsste ja erst einmal der CO₂-Betrag in Deutschland, den wir ausstoßen, abnehmen, aber wir haben ja die europäische Obergrenze, die uns eben sagt, jedes Jahr wird um 1,74 Prozent reduziert. Das heißt, wenn Emissionszertifikate frei werden, die nicht benötigt werden, dann können die verkauft werden an wen auch immer, das ist auch das Schöne am Emissionshandel, die müssen nicht in der Strombranche bleiben, sondern können auch Sektor übergreifend verkauft werden, also auch an einen polnischen Stahlhersteller. Das heißt, wir haben nur Verlagerungseffekte. Wir sehen in Deutschland, da haben wir die Verlagerungseffekte noch nicht einmal international, sondern teils sogar national, teils sogar in der Strombranche, dass wir ja die paradoxe Situation hatten, dass wir den Braunkohleboom ausgelöst haben durch sehr günstige Preise. Und das hat natürlich damit zu tun, dass der unerwartete Boom auf die erneuerbaren Energien mit dazu beigetragen hat, dass die Zertifikate so günstig geworden sind. Das heißt, das gilt nicht nur für das EEG, sondern das gilt im allgemeinen für Einzelmaßnahmen, die Bereiche betreffen, die schon vom Emissionshandel betroffen sind, die also den Stromverbrauch betreffen, die haben keine weitere klimaschützende Wirkung, weil die automatische Rückkopplung fehlt. Das ist auch deswegen ein großes Dilemma, weil es die Befürchtung vieler Ökonomen ist, dass es den Klimaschutz unnötig verteuert. Die Grundphilosophie, die ich ja auch versucht habe in meiner Stellungnahme zum Ausdruck zu bringen, ist,

dass Klimaschutz schon ein sehr lohnendes Ziel, aber wir in Deutschland allein das nicht bewerkstelligen werden können, sondern nur, wenn es international Nachahmer geben wird. Internationale Nachahmer, ob es die geben wird, auch da sind die Ökonomen zerstritten. Die einen sind sehr pessimistisch und glauben ohnehin, wenn wir zu viel tun, werden andere weniger tun. Es gibt aber auch noch die optimistische Fraktion unter den Ökonomen, die sagen, wenn wir demonstrieren können, dass das Ganze hinreichend günstig ist, dann wird es Nachahmer geben für das Ganze. Aber eben auch nur, wenn wir zeigen können, dass es günstig ist, dass es also ohne größere Kollateralschäden vonstattengeht. Da erweist uns das EEG gerade keinen guten Dienst. Da zeigen wir nämlich, dass es relativ teuer ist und wir faktisch momentan immer noch auf dem Niveau von 2009 fahren bei unserem CO₂ Ausstoß, also keinen Rückgang erreicht haben. Und das ist natürlich ein großes Dilemma, für viele Milliarden haben wir zumindest direkt nichts erreicht. Man kann dann spekulieren, ob an anderen Orten der Welt, die möglicherweise nicht am Emissionshandel teilnehmen, deswegen CO₂ reduziert worden ist, aber auch hier sind einige doch sehr pessimistisch, dass für das viele Geld tatsächlich etwas erreicht worden ist. Das heißt also im Gesamtplädoyer würde ich sagen, sich möglichst auf allgemeine Maßnahmen tatsächlich zu konzentrieren - Stärkung des Emissionshandels, das ist ganz wichtig - und möglichst weitere Sektoren im Emissionshandel aufzunehmen. Vielleicht als letztes noch, ich kann mir sogar vorstellen, dass es einen gewissen Sinn macht, Mindestpreise einzuführen, auch wenn ich allgemein kein Freund davon bin. Aber in diesem speziellen Fall ist es so, wenn man sagt, wir haben neben dem CO₂-Senkungsziel auch noch Innovationsziele, dann gibt es ein Argument, das für Mindestpreise spricht. Das ist das, dass ich eine gewisse Sicherheit dadurch bekomme ...

Der **Vorsitzende**: Bitte die Zeit beachten.

SV **Prof. Dr. Justus Haucap** (DICE): ... genau weiß was ich in Zukunft spare, wenn der Preis hingen verfällt, weiß ich nicht, was ich spare.

Der **Vorsitzende**: Jetzt fragt Kollege Dr. Lenz.



Abg. **Dr. Andreas Lenz** (CDU/CSU): Danke Herr Vorsitzender. Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Rolle. Und zwar ist es ja so, dass Deutschland durchaus immer noch Technologieführer ist auch bei vielen Umwelttechnologien. Wo sehen Sie denn zukünftig die Rolle gerade auch Deutschlands, wenn es um Klimaschutz auf europäischer Ebene aber auch auf globaler Ebene geht, gerade wenn man die Chancen eines Technologietransfers berücksichtigt? Und dann noch einmal die Frage bezüglich der Mobilität. Was glauben Sie, wie kann der Verkehr zukünftig stärker dazu beitragen, dass die Klimaschutzziele erreicht werden? Und dann abschließend noch die Frage an Sie: Für welche Richtung würden Sie sich bei der Frage Klimaschutzgesetz oder Klimaschutzplan aussprechen?

Der **Vorsitzende**: Herr Dr. Rolle.

SV Dr. Carsten Rolle (BDI): Die Rolle Deutschlands, das ist schon gesagt worden, wird und muss aus unserer Sicht vor allen Dingen in der der Technologieführerschaft liegen, denn da liegt unsere Stärke und da ist unser Hebel so viel größer als unser Gewicht verglichen mit dem Stromenergieverbrauch oder auch in den CO₂-Emissionen. Das heißt, unser Hebel mit deutschen Technologien, Effizienztechnologien in die Weltmärkte zu bringen, ist ein großer Hebel, ein deutlich größerer als unser Land nahe liegen würde und das muss gestärkt werden. Das wird gestärkt, wenn wir auch Energieforschung, glaube ich, deutlich technologieoffener gestalten, als es zumindest momentan diskutiert wird. Sie haben das Thema Verkehr angesprochen. Ich glaube, es gibt auch da eine ganze Reihe von ermutigenden Signalen. Wenn man sich anguckt, wie die spezifischen Effizienzfortschritte der verschiedenen Verkehrsträger aussehen. Wir fokussieren da immer sehr schnell auf PKW und das ist das erste, woran jeder so privat denkt. Aber wenn man den Verkehrssektor insgesamt sieht, umfasst das wesentlich mehr und man sieht im Luftverkehr - die deutschen Airlines haben in den letzten 25 Jahren über 40 Prozent effizienzfortschrittspezifisch erreicht und die Bahn über 60 Prozent. Und auch in allen Verkehrsträgern - PKW, Schwerlastverkehr - wird der Verkehr spezifisch effizienter, aber in der Tat ist auch das Verkehrsvolumen gestiegen und es gibt eine ganze Reihe mehr Ansätze, als

nur über die Flottenregulierung hier zu unterstützen. Auch da sind systemische integrierte Ansätze, glaube ich, der richtige Weg, zu zeigen, dass man in allen Bereichen CO₂-Emissionen reduzieren kann. Aber das muss eben auch so geschehen, dass es auch Nachahmer findet. Ich war letzte Woche in Istanbul bei der Weltenergiekonferenz, das größte Treffen weltweit. Und es ist schon erschreckend, wie häufig Deutschland da leider nicht als Vorbild, sondern eher als Sonderfall diskutiert worden ist. Herr Baake war da und andere und haben unser Modell vorgestellt. Aber der Eindruck, der einem immer wieder zurückgespiegelt wird, ist, es ist spannend, ihr könnt euch das leisten, aber macht ihr das einmal, wir gucken uns das an und schauen einmal, wann das für uns dann auch ökonomisch attraktiv wird. Und wenn das die Geschichte wäre, dann wären wir, glaube ich, nicht sehr erfolgreich. Wir wollen doch unsere Technologien weltweit auch nicht nur verkaufen, sondern auch klimapolitisch dahin bringen. Und das heißt, dass wir uns auch ein Stück weit in diese Märkte hineinversetzen müssen, dass wir auch mit unserer Technologieförderung an die denken müssen, nicht nur an unseren nationalen Markt, sondern an die, die das später einmal nutzen sollen. Und damit muss man sich, glaube ich, an diese Märkte stärker heranpirschen. Man muss auch mit dem, was wir Brückentechnologien nennen, sich stärker auseinandersetzen. Wenn wir im Verkehrsbereich einen Augenblick bleiben, dann heißt es eben, dass nicht Elektrifizierung das Einzige ist. Das ist ein sehr spannender und sehr zukunftssträchtiger Strang, der für PKW und für einige Citylogistiknischenmärkte eine wichtige Rolle spielt und es gibt eben andere Segmente, Flugverkehr, wo das absehbar wenig eine Rolle spielt wird. Da werden wir über andere Antriebsstoffe sprechen müssen. Im Seeverkehr und im Schwerlastverkehr wird es auch eine Weiterentwicklung der heutigen Technologien von Diesel über Gas usw. über Methanisierung, Wasserstofftechnologien und eine ganze Breite an Technologien gehen müssen, von denen wir heute noch nicht wissen, welche tatsächlich diejenige ist oder diejenigen sein werden. Das werden vermutlich viele sein, die sich durchsetzen. Und wenn wir also wirklich erreichen wollen, dass nicht nur in Deutschland um ein paar Prozentpunkte die Elektrofahrzeuge steigen, sondern wir weltweit den Verkehrssektor CO₂-seitig



besser adressieren, dann wünsche ich mir einen breiteren Ansatz, der genau das unterstützt. Also einen industriepolitisch und klimapolitisch kohärenten Ansatz. Davon sind wir noch ein ganzes Stück weit entfernt und das wäre aber eine riesige Chance für ein Technologieland wie Deutschland.

Der **Vorsitzende**: Jetzt fragt der Kollege Westphal.

Abg. **Bernd Westphal** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe zwei Fragen, einmal an Frau Nallinger: Wenn wir die Klimaziele national wie europäisch erfüllen wollen bis 2050, bedeutet das ja eine Reduzierung von 80 bis 95 Prozent, aber weltweit im gleichen Zeitraum eine Halbierung. Sehen Sie aus Ihrer Erfahrung, was Unternehmen, und Sie haben ja auch immer dafür plädiert, den Klimawandel marktwirtschaftlich zu organisieren, dass das überhaupt gelingen kann, dass wir international wirklich so einen Riesbeitrag bringen können, was CO₂-Reduzierung angeht? Und dann an Herrn Rolle eine kurze Frage: Inwieweit sehen Sie eine Wachstumsperspektive für die deutsche Wirtschaft bei dem, was jetzt in dem vorliegenden Entwurf Klimaschutzplan 2050 beschrieben ist? Welche Exportchancen gibt es dort? Und sehen Sie Gefahren von Carbon-leakage-Effekten?

Der **Vorsitzende**: Zunächst Frau Nallinger.

SVe **Sabine Nallinger** (Stiftung 2° - Deutsche Unternehmer für Klimaschutz): Herr Westphal, vielen Dank für die Frage. Die Unternehmen, die ich heute vertrete, operieren ja international und gerade ihre Produktionsstandorte sind häufig auch international angesiedelt. Und deswegen haben die Themen, die wir angehen, natürlich auch weit über Deutschland hinaus eine Dimension. Natürlich ist es so, dass es nicht ausreicht, wenn wir in Deutschland oder gar Europa voranschreiten, sondern wir müssen international voranschreiten. Aber wenn ich dann schaue, die Entwicklungen gerade in großen wirtschaftsstarken Nationen wie Indien oder China, wie hier die Energiesysteme modernisiert werden und wie Planziele für fossile Energien eben peu à peu doch zurückgefahren werden, dann denke ich, sollte uns das schon auch zuversichtlich stimmen, dass sich international doch einiges bewegt. Auch wenn ich sehe,

dass einige Nationen ernsthaft Emissionshandelsysteme testen und Emissionshandelssysteme einführen wollen, dann muss ich nüchtern betrachtet feststellen, dass wir wahrlich da auch nicht mehr vorne dran sind. Und das ist genau das, was ich auch eingangs schon vorher erwähnt hatte, ob jetzt Vorreiter oder wie auch immer, aber ich denke, dass der Trend nach Paris gerade als Amerika und China sehr frühzeitig den Pariser Vertrag ratifiziert haben, war das ein klares Signal an die Weltwirtschaft, dass ein großer Transformationsprozess stattfinden wird. Und dieses Signal geht an alle diese 195 Staaten, an alle Wirtschaftsunternehmen dieser 195 Staaten. Ich kann Ihnen berichten vom UN-Compact, eine ganz aktuelle Befragung von Unternehmenslenkern, wo über 90 Prozent der Unternehmenslenker sagen, Paris hat für uns klar ein Signal in allen Branchen, dass der Transformationsprozess stattfindet. Das heißt also, die Wirtschaft wird sich bewegen, aber ich habe auch eingangs schon gesagt, ich bin der festen Überzeugung, dass wir einen Orientierungsrahmen hier auch in Deutschland brauchen.

Der **Vorsitzende**: Ergänzend Herr Dr. Rolle.

SV **Dr. Carsten Rolle** (BDI): Investitions- und Wachstumsperspektiven für die Industrie – ich fürchte, die sind sehr unterschiedlich verteilt. Es gibt sicherlich Segmente, wo die sehr gut gegeben sind, auch durch staatliche Regulierungen im Energiebereich, bei Netzen, bei erneuerbaren sind die Investitionsbedingungen, glaube ich, sehr zuverlässig auf viele Jahre im Vorhinein. Aber in vielen anderen Bereichen sind sie eben nicht so sicher. Und die Auswirkungen davon sehen wir leider auch im Investitionsbereich dieser Branchen. Wenn ich an die recht energieintensiven Grundstoffindustrien denke, dann zeigt sich eben, dass solche Diskussionen über Ausnahmetatbestände und anderes zu einer solchen Verunsicherung führen, dass im Grunde genommen seit Jahren nicht so viel investiert wird, wie notwendig wäre, um den Kapitalstock in Deutschland zu halten. Diese Branchen schrumpfen eben schleichend leise, aber sie schrumpfen, nicht zuletzt durch die Unsicherheit. Und insofern ist Carbon-leakage - ich finde den Begriff immer ein bisschen schwierig - aber Investitions-leakage ist das, was wir tatsächlich schon beobachten können. Das ist nichts, wo Werkstore laut geschlossen werden,



sondern etwas, das unbemerkt laufend stattfindet. Und ich glaube, es ist jetzt gerade eine sehr kritische Zeit, in der Zeit, wo wir den Emissionshandel für die nächsten zehn Jahre neu aufsetzen wollen, dafür Sorge zu tragen, dass diese Sicherheit besteht, dass also Unternehmen, die sich hier anstrengen, die, wir sagen einmal zu den 10 Prozent der besten ihrer Branche gehören, dann auch wirklich darauf setzen können, dass die Zertifikate frei zugeteilt werden und alle anderen, die da hinterher hinken, entsprechend zukaufen müssen. Wenn das nicht der Fall ist, und das ist heute nicht der Fall, weil nicht genügend freie Zertifikate zugeteilt werden können, dann ist das wieder ein weiterer Stein, eine weitere Wettbewerbsverzerrung zu vielen anderen Märkten weltweit. Und deswegen ist das so wichtig, dass wir Emissionshandel wie andere Dinge genauso zukunftsfest aufsetzen, wie wir das für die Anbieter erneuerbarer Energien tun.

Der Vorsitzende: Jetzt fragt die Kollegin Gundelach.

Abge. Dr. Herlind Gundelach (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Ich möchte noch einmal zurückkommen auf das Thema Verkehr. In vielen Sektoren haben wir in der Zwischenzeit den CO₂-Ausstoß schon deutlich reduziert. Der Verkehr ist nach wie vor im Prinzip unser Hauptproblemkind. Nun haben wir ja gerade gehört, dass es im Bereich von Antriebstechnologien ja auch ein hohes Maß an Verbesserungen gibt, also die dann auch mit Reduktionen verbunden sind, die aber zum Teil einfach wieder dadurch kompensiert werden, dass die Verkehre insgesamt steigen. Das heißt, die Reduktion wird wieder aufgehoben durch mehr Verkehr letztendlich.

Der Vorsitzende: Liebe Frau Gundelach, an wen geht die Frage denn?

Abge. Dr. Herlind Gundelach (CDU/CSU): An Herrn Prof. Haucap und Frau Chrischilles.

Der Vorsitzende: Jetzt ist das registriert.

Abge. Dr. Herlind Gundelach (CDU/CSU): Tut mir leid, das habe ich vergessen. Mich würde vor dem Hintergrund interessieren, ob Sie sich für

den Verkehrsbereich insbesondere einen Zertifikatehandel à la Emissionshandel vorstellen könnten, der dort zu konkreten Lösungen und zu schnelleren Erfolgen führt, als wenn wir das ausschließlich über den Weg von veränderten Antriebstechnologien gehen?

Der Vorsitzende: Zunächst Herr Prof. Haucap.

SV Prof. Dr. Justus Haucap (DICE): Die Antwort ist ja. Ich würde auch dafür plädieren, auch im Verkehrssektor die CO₂-Zertifikatepflicht einzuführen. Man würde das natürlich technisch gesprochen nicht am Autofahrer festmachen, sondern idealerweise an den Raffinerien, davon haben wir, glaube ich, 11 Stück in Deutschland. Das ist also relativ überschaubar. Und da könnte man das zumindest einpreisen und hätte dann tatsächlich implizit den Zertifikatspreis auch im Kraftstoffpreis mit enthalten. Wir wissen heute tatsächlich, da stimme ich Herrn Rolle zu, überhaupt nicht, welche Technologien sich im Antriebsbereich durchsetzen werden. Das mag Elektromobilität sein, das mögen aber auch andere Technologien sein. Das ist insbesondere in dem Zeitrahmen, über den wir sprechen, überhaupt nicht vorhersehbar. Das lehrt auch die Vergangenheit. Von daher jetzt schon auf einzelne Technologien zu setzen und zu sagen, das wird die Technologie sein, das kann man tun, da kann man Glück haben, dass das richtig ist, es kann aber auch sein, dass man völlig falsch liegt und dann hinten dran ist, weil sich doch eine andere Technologie ultimativ durchsetzt. Deswegen ist es wichtig, dass man Maßnahmen ergreift, die nicht an spezifischen Technologien hängen, sondern technologie-neutral sind. Der Emissionshandel, ich will vielleicht noch eins dazu sagen, ist auch deswegen so wichtig, weil möglicherweise ist es dann doch nicht der Verkehr in den Statistiken, die wir ja beide vorgelegt haben, Herr Lehmann auch, da sind es 164 Millionen Tonnen, die hier dem Verkehrssektor zugeordnet werden. Das ist also von den 908 gar nicht mal der große Block und ob das dann wirklich im Verkehr ist, wo es sozusagen am günstigsten ist, CO₂ einzusparen oder dann doch eben bei den Gebäuden oder nach wie vor in der Energieerzeugung, auch das wissen wir heute eigentlich nicht. Von daher ist der CO₂-Handel ein tolles Instrument, um das herauszufinden.



Der **Vorsitzende**: Ergänzend Frau Chrischilles.

SVe **Esther Chrischilles** (IW Köln): Da kann ich eigentlich nur hundertprozentig zustimmen. Ich habe eingangs gesagt, dass umweltökonomische Instrumente, die marktwirtschaftlich basiert sind, diejenigen sind, die aus meiner Sicht die Innovationen hervorbringen und die Technologien hervorbringen, auf die wir in der Zukunft setzen sollen. Und ich sage einmal so, sich Zukunftsmärkte auch international zu erschließen, das passiert ja nicht nur, weil wir hier einen Impuls setzen, sondern das muss ja auch etwas sein, was international ein Impuls ist. Und da der europäische Emissionshandel zumindest nicht nur national, sondern zumindest europäisch aufgesetzt ist, bin ich für eine Integration von Sektoren hundertprozentig. Ich halte das für eine viel sinnvollere Diskussion als die Kleinteiligkeit an der Stelle. Da sind einige Diskussionen zu führen, das ist überhaupt keine Frage, aber wenn man andere Sektoren mit einbezieht, führt das natürlich auch zu Verteilungswirkungen und auch zu Preiseffekten. Da werden die unterschiedlichen Sektoren sicherlich auch noch einmal ein Wörtchen mitzureden haben und hier einige Kämpfe ausfechten. Aber ich halte das für sehr viel sinnvoller, diese Kämpfe auszufechten, weil wir im Endeffekt so auf eine Lösung setzen können, die tatsächlich Innovationswirkungen und vielleicht auch eine Technologie fortbestehen lässt oder neu hinzukommen lässt, die wir uns jetzt an der Stelle noch gar nicht vorstellen können. Und zum Thema Elektromobilität vielleicht nur ergänzend der Satz - die Sektorkopplung, die an der Stelle immer in den Vordergrund gestellt wird, hängt eigentlich auch jetzt primär erst einmal daran, dass wir im Bereich erneuerbarer Energien eine Konsolidierung des Marktes hinbekommen, nämlich tatsächlich einen regenerativ geprägten Markt schaffen, der mit entsprechenden Preissignalen versehen ist, der wettbewerbsfähig funktioniert, der tatsächlich eine Perspektive auf Tragfähigkeit hat. Und dann kann man darüber nachdenken, ob diese Form von Modell vielleicht dann auch für andere Sektoren funktioniert.

Der **Vorsitzende**: Danke. Bevor ich weitergebe an den Kollegen Dr. Schabedoth, es kursiert ein Vorschlag. Ich muss vorausschicken, wo wir gerade

stehen: Wir haben jetzt noch drei Fragen im zweiten Block von SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Es kursiert der Vorschlag, auf die dritte Runde ganz zu verzichten. Die SPD hat das hier signalisiert, die Union auch. Ich frage natürlich, wie das von den Oppositionsfraktionen gesehen wird.

Der **Vorsitzende**: Frau Baerbock, sind Sie bereit, auf die dritte Runde zu verzichten?

Abge. **Annalena Baerbock** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein.

Der **Vorsitzende**: Nein. Gut, dann erübrigt sich das.

Abge. **Eva Bulling-Schröter** (DIE LINKE.): Darf ich auch etwas dazu sagen?

Der **Vorsitzende**: Frau Bulling-Schröter zur Geschäftsordnung.

Abge. **Eva Bulling-Schröter** (DIE LINKE.): Ich würde auch nicht verzichten, aber wir könnten ja auch allein fragen.

Der **Vorsitzende**: Ganz genau, das wollte ich jetzt gerade anbieten. Wir führen dann die dritte Runde mit den Fragen der Oppositionsfraktionen durch. Okay, das verkürzt auch. Dankeschön. Jetzt hat der Kollege Dr. Schabedoth das Wort.

Abg. **Dr. Hans-Joachim Schabedoth** (SPD): Danke schön. Meine Frage geht an Herrn Dr. Rolle und ich wäre auch an einer Einschätzung von Herrn Prof. Dr. Rogall interessiert. In den Sonntagsreden begeistern sich alle für den Ersatz fossiler Verbrennungsmotoren durch Elektromobilität, aber beim Alltagshandeln haben wir oft den Eindruck, dass die deutsche Industrie zum Jagen getragen werden möchte. Die Konkurrenzsituation – Tesla von oben, der Massenhersteller China von unten – trifft auf eine deutsche Automobilindustrie, die sich offensichtlich der Gefährdungslage nicht bewusst ist. Was kann man tun, um hier die deutsche Industrie dazu zu bringen, in diesem Bereich an Wettbewerb teilzunehmen? Verglichen mit europäischen Unternehmen hat sogar Peugeot die deutsche Automobilindustrie abgehängt. Im Hinblick auf die Arbeitsplätze, um die es hier geht,



und nicht nur unter dem Aspekt des Klimawandels sehen wir das mit großer Sorge und wir hätten gerne den Eindruck zerstreut, dass die deutsche Automobilindustrie hier zum Jagen getragen werden möchte.

Der **Vorsitzende**: Herr Dr. Rolle, bitte.

SV Dr. Carsten Rolle (DICE): Vielen Dank für die Frage. Ich fände es bedauerlich, wenn tatsächlich dieser Eindruck entstünde, dass die deutsche Automobilindustrie hier einen Trend verschlafen hätte, weil die Zahlen, glaube ich, eine andere Sprache sprechen. Auch wenn sie sich anschauen, wie die Marktdurchdringung – sei es in Deutschland, in Norwegen, in anderen Märkten – auch mit Elektrofahrzeugen aus Deutschland ist, so ist der Marktanteil der deutschen Hersteller nicht nur in Deutschland weit über 50 Prozent, auch in Norwegen oder in anderen europäischen Ländern ist er sehr groß. Vielleicht nicht identisch mit der, den Sie in anderen Märkten haben, aber ich glaube, sie ist sehr zukunftsweisend und auch wenn man die neuen Flotten anschaut, sieht man im Grunde genommen, wie breit inzwischen Elektrofahrzeuge, Hybridfahrzeuge durch die ganze Modellpalette angeboten werden. Entscheidend ist natürlich auch, dass diese nachgefragt werden und Kaufkraft dafür da ist und – das ist ein weiterer entscheidender Punkt – die Infrastruktur dazu passt. Ich glaube da, wo staatliche Unterstützung – wie von Ihnen gefragt – sozusagen zum Zuge kommen kann, ist das aus meiner Sicht neben dem Forschungsbereich sicherlich immer auch ein Punkt Infrastruktur, wo der Staat eine Verantwortung hat und auch, glaube ich, Herstellerunabhängig unterstützen kann. Das ist ja auch schon diskutiert worden, aber ich glaube in der Tat, wie eben gesagt, verkehrspolitische Ansätze, klimapolitische Ansätze im Verkehrsbereich müssen deutlich weiter gehen. Es geht nicht nur um den einen Motor – wir werden den Verbrennungsmotor im Schwerlastverkehr noch lange sehen, aber eben nicht eine alte Technologie, sondern eine sich ständig weiter optimierende neuere, die mit ganz anderen Effizienzgraden mit anderen Treibstoffen auch zu anderen CO₂ Emissionen führt. Wir müssen das Verkehrssystem insgesamt optimieren. Das geht mit Digitalisierung los, mit der wir viele Verkehre im Grunde genommen durch Zusammenlegung

auch überflüssig machen, mit besserer Auslastung der Infrastruktur, da geht eine ganze Menge mehr, als nur die Diskussion, ist es ein elektrischer Antriebsstrang oder ein Verbrennungsantriebsstrang. Zum Glück ist die Vielfalt der Technologien und Ansatzmöglichkeiten systemisch hier zu Verbesserungen zu kommen, viel breiter.

Der **Vorsitzende**: Ergänzend bitte Herr Prof. Dr. Rogall.

SV Prof. Dr. Holger Rogall (HWR Berlin): Ich muss verblüfft zur Kenntnis nehmen, dass gerade die erfolgreiche Regierungsfraktion hier gesagt hat, Erneuerbare hätten gar keine Erfolge gebracht. Die Emissionssenkung beträgt 26 Prozent. 33 Prozent des Stromverbrauchs werden durch erneuerbare Energien gedeckt. Wenn das kein Erfolg ist – ich kenne kein Land auf der Erde, was das geschafft hat –, das würde ich mir doch eher an die Brust heften. Wenn es nicht noch größere Erfolge gegeben hat, dann liegt es doch nicht an Erneuerbaren, sondern weil wir ein Stromexport haben, wie noch nie in der Geschichte. Die Kohlekraftwerke laufen weiter, obwohl dieser Strom wirtschaftlich in Deutschland gar nicht verkauft werden kann und es liegt daran, dass wir eben diese nicht zukunftsfähige Mobilität haben, wo sich die sonst sehr innovative deutsche Wirtschaft an der Technik des 19. Jahrhunderts festklammert. Wahrscheinlich werden wir, damit sich das ändert, so ein Ausstiegsgesetz einführen müssen, wie das mit der Atomenergie gelungen ist, damit auch der letzte Automobilbauer versteht, dass es keine Zukunft gibt, immer leistungsstärkere Fahrzeuge zu bauen, sondern die Zukunft in einer anderen Mobilität liegt. Wo ich meinen Kollegen Recht gebe ist...

Der **Vorsitzende**: Bitte beachten Sie die Zeit.

SV Prof. Dr. Holger Rogall (HWR Berlin): ... ich hoffe auf die E-Mobilität – aber das ist nicht sicher.

Der **Vorsitzende**: Danke. Jetzt fragt die Kollegin Frau Bulling-Schröter.

Abge. **Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE)**: Danke, Herr Vorsitzender. Meine Frage geht wieder an Herrn Dr. Harry Lehmann. Ich möchte nochmal



zum ambitionierten Minderungspfad kommen. Da geht es um weiteren Ausbau der Erneuerbaren im Strombereich. Das wissen wir. Jetzt wird es einen zusätzlichen Stromverbrauch aus den Sektoren Wärme und Mobilität geben. Das ist zu erwarten. Jetzt hat Herr Prof. Quaschnig - da gibt es zurzeit Differenzen wie viel wir brauchen - vorgerechnet, dass sich der Stromverbrauch sogar verdoppeln müsste und hat dann auch berechnet - wenn das so ist -, dann werden wir den Stromverbrauch erst 2150 decken mit diesem Tempo und das ist natürlich viel zu spät. Dazu würde ich Ihre Meinung gerne hören.

SV Dr. Harry Lehmann (Umweltbundesamt): Vielen Dank für die Einladung und die Frage. Vielleicht vorneweg zwei Bemerkungen: Wenn wir alles mit dem Emissionshandel machen wollen, bedeutet das, dass wir einen Cap einführen müssen. Weil sonst ist der Emissionshandel nicht wirksam. Das bedeutet, selbst wenn wir nur die 80 Prozent nehmen - die wir als Umweltbundesamt nicht wollen - dann liegen wir dann im Jahr 2050 irgendwo bei 200 Mio. Tonnen. Wenn ich dann die 70 davon abziehe, die Landwirtschaft sind, dann ist der Rest auch nicht mehr viel, sodass - egal wie man das jetzt macht - ein Emissionshandel mit einem ordentlichen Cap zum Ziel führt aber ein ordentliches Cap bedeutet, dass ich Ziele und damit auch Zwischenziele definieren muss. Und nicht immer nur zu tun, als würden dies die marktwirtschaftlichen Dinge regeln, sondern es wird ganz klar der Cap dafür sorgen, dass sich das System ändert. Ich kann auch hier nur die Daten bestätigen - wir sind berichtspflichtig -, seit 1990 haben wir 26 Prozent gesenkt. Klarerweise gibt es Sektoren, in denen nichts passiert ist, da muss man was tun, das ist Gebäude und Verkehr und es gibt Sektoren, wo wir noch genauer reinschauen müssen. Das ist die Landwirtschaft. Es gibt Sektoren, wo viel passiert ist; die Sektoren der Industrie, die Effizienz gesteigert haben, Energiewirtschaft und ähnlich. Das war sozusagen vor die Klammer gesetzt. Wenn wir jetzt in die Zukunft gehen und uns fragen, wie sähe denn eine Zukunft aus: technikfrei. Dann heißt diese Zukunft auch technikfrei. Drei Dinge: Es gibt keine fossilen Brennstoffe mehr. Und zwar 2050. Es gibt kein CCS in Deutschland, selbst wenn wir das bisschen nutzen würden, weil wir nicht viel machen können. Wir haben keine Nuklearenergie.

Das ist eine klare Entscheidung, die durch das Klima und die durch bereits existierende Entscheidungen wie Atomausstieg gegeben sind. Was habe ich an Technik offen: hier habe ich acht verschiedene Technologien mit denen ich erneuerbare Energien ernten kann. Verschiedene an verschiedenen Stellen. Da kann man alles Mögliche machen. Wir haben das durchdekliniert, man kann hingehen, sehr dezentral - jeder hat sein Photovoltaik auf dem Dach. So alleine wird es nicht funktionieren. Oder wir können hingehen und Desertec machen, sprich wir importieren so viel wie möglich Energie aus anderen Ländern. Technisch relativ einfach, vermutlich aus Gründen der Sicherheit nicht unbedingt der Pfad auf dem wir vollständig aufbauen sollten. Da gibt es in Deutschland die Stadtwerke und Regionen, wo eine lokale Versorgung mit erneuerbaren Energien versucht wird. Eine Kombination dieser drei Dinge - ich nenne das immer Archetypen der erneuerbaren Energieversorgung - mit den acht verschiedenen Technologien führt dann zu einem Lösungsraum. Wir sagen, es gibt nicht nur Wind oder es gibt nicht nur Photovoltaik oder es gibt nur Dezentral, es gibt einen technologischen Lösungsraum. In diesem technologischen Lösungsraum übernimmt Strom immer mehr Aufgaben in anderen Sektoren. Im Wärmesektor, im Verkehrssektor, etc. Das heißt, egal welchen Lösungsraum ich nehme, brauche ich mehr Elektrizität oder ich brauche mehr Treibstoffe auf erneuerbare Energien Basis - wir können auch ruhig über PtL im Bereich Verkehr reden - oder Sie machen mehr Elektrizität. Das Spannende ist, dass wir heute durch die Arbeit der letzten 30 Jahre im Prinzip technologischen Lösungsraum haben, der recht groß ist. Wir sind nicht gezwungen, einen Pfad zu gehen. Aber wir müssen diesen Pfad flankieren mit klaren Grenzen und klaren Möglichkeiten und auch klar die Benachteiligung rausnehmen, die für die Einführung von bestimmten Dingen sind. Schauen wir uns das Ganze an, dann müssen wir ganz klar sagen, dass das, was wir heute an Nettoausbaupfad haben, nicht ausreicht. Jetzt kann ich hineingehen, jetzt kommt irgendwann die Frage welche Windanlagen werden zurückgebaut und was ist dort und was passiert mit der Photovoltaik, da kann man auch wieder Szenarien durchspielen, aber der Ausbau der erneuer-



baren Energien, egal wie ich es mache, egal welche Zwischenziele ich nehme, selbst die 80 Prozent, reichen nicht aus.

Der **Vorsitzende**: Jetzt die Frau Kollegin Baerbock als letzte Fragestellerin in der zweiten Runde.

Abge. **Annalena Baerbock** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Fragen gehen nochmal an Frau Nallinger. Hier ist durch so manche Antworten ein bisschen der Eindruck entstanden, als wenn Deutschland alleine in der Welt unterwegs war. Herr Rolle, ich glaube Sie waren auch auf der Klimakonferenz. Da gab es ja sehr viele Regionen, die vorgestellt haben, was sie schon alles weltweit machen mit Erneuerbaren von bis zu 90 Prozent im Strombereich. Ich glaube, die erwarten jetzt nicht mehr, dass Deutschland voran geht, sondern die sind ja selber aktiv. Frau Nallinger, Sie hatten auch China angesprochen. Vielleicht können Sie aus der Erfahrung Ihrer Unternehmen auch noch einmal benennen, in welchen Bereichen sich die Unternehmen auch Sorgen um ihre Marktführerschaft machen, weil andere Märkte sich in diesem Bereich schneller entwickeln. Ich habe noch eine zweite Frage zu den Sektorzielen. Es gab auch von einem Ihrer CEO, Herrn Grube, einen sehr deutlichen Appell im Klimaschutzplan ambitionierte Ziele mit reinzuschreiben, auch Sektorziele. Vielleicht können Sie nochmal erläutern, was da die Diskussion bei Ihren CEO ist, also warum die das für so wichtig erachten.

Der **Vorsitzende** : Frau Nallinger.

Sve **Sabine Nallinger** (Stiftung 2° - Deutsche Unternehmer für Klimaschutz): Frau Baerbock, die Fragen beantworte ich Ihnen sehr gerne. Zunächst die Frage, wie sieht es international aus und wo stehen wir? In der Tat, wenn wir rein den Energiesektor betrachten, international, dann wurde letztes Jahr mehr Geld in erneuerbare Energien als in fossile Energien investiert. Deswegen hatte ich vorher auch gesagt, möchte ich die Diskussion nicht so sehr in Richtung Kosten und Belastung lenken, sondern vielmehr in ganz normales wirtschaftliches Handeln und Investitionen in Infrastruktur, in Produkte, die letztendlich stattfinden. Wenn ich mir die Ausbauziele international anschau, dann muss ich schon auch feststellen,

dass wir natürlich nicht mehr die ehrgeizigsten Ziele haben, gerade Länder wie die USA, Kanada und Mexiko haben sich vorgenommen, bis 2025 circa 50 Prozent ihrer Energie mit Erneuerbaren zu decken. Wir haben gerade hier national eine Grenze eingeführt, wo ich denke, wir sollten tatsächlich darüber nachdenken und diskutieren, ob das richtig und gut war. Wenn wir nämlich den Börsenpreis vom Strom anschauen und den Preis auch europäisch vergleichen – ich habe mir gerade die letzten Tage nochmal die Energiepreise, die Börsenpreise auch europäisch angeguckt -, dann muss ich feststellen, dass wir sehr günstige Preise - auch für die Industrie - haben. Das finde ich übrigens wichtig, dass wir international wettbewerbsfähig bleiben. Und diese günstigen Preise kommen zustande, weil mittlerweile die erneuerbaren Energien die günstigste Energieform ist, wenn ich heute neue Energiesysteme und Energiekapazitäten errichten möchte. Was die Sektorziele und der Verweis auf Dr. Grube anbelangt; in der Tat, die Wirtschaft möchte keine Vorgaben haben, wie sie die technologischen Lösungen entwickelt und welche Produkte sie auf den Markt bringt. Aber was wir schon gerade auch nach Paris brauchen ist, dass wir die Ziele, die in Paris unterschrieben worden sind, herunterbrechen für die Wirtschaft und natürlich auch für die einzelnen Sektoren. Weil eines muss uns ja auch klar sein, dass energieintensive Branchen nicht so schnell die Ziele erreichen werden können wie manch andere Branchen. Deswegen denke ich, ist es sogar für die Wirtschaft um handlungsfähig zu sein, um auch langfristige Planungssicherheit zu haben, sehr wichtig, dass wir die Klimaziele auf Sektoren herunterbrechen. Eine Idee, die mich umtreibt und die ich heute gern noch anbringen möchte ist, dass wenn wir an Industrien heran gehen, die vor großen Herausforderungen stehen, zum Beispiel die Stahlindustrie, dann reden wir immer vom „level playing field“. Können wir in Deutschland oder in Europa vorpreschen oder nicht? Und die Frage ist immer, prescht ein Land vor oder die 195er Staatengemeinschaft. Ich habe mich neulich mit Vertretern der Stahlindustrie zusammengesetzt und wir haben diskutiert. Wenn man letztendlich die Stahlindustrie nimmt, dann gibt es eine Handvoll von wichtigen Nationen. Wenn wir es schaffen würden, dass sich diese 5 bis 6 Nationen an einen Tisch setzen und sich tatsächlich einmal über den CO₂-Preis unterhalten,



glaube ich, dass wir tatsächlich zu einer Lösung kommen können. Bei 195 Staaten muss ich zugeben, glaube ich auch, dass wir die Zeit nicht mehr haben. Aber dass wir über solche Sektorlösungen auch nachdenken, dass wir die Nationen an den Tisch holen, die es dann tatsächlich betrifft, da bin ich sehr zuversichtlich, dass wir auch sehr bald zu Lösungen in Richtung eines CO₂-Preises kommen werden.

Der **Vorsitzende**: Vielen Dank! Wir treten jetzt in die dritte Runde ein und ich möchte folgende technische Bemerkungen machen. Für die dritte Runde liegen mir seitens der Koalitionsfraktionen keine Wortmeldungen vor, sodass es jetzt nur zu Wortmeldungen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kommt. Das heißt, wir sind ungefähr 5 Minuten vor 13 Uhr fertig. Dann gibt es 2 Alternativen. Erstens, dass wir den Tagesordnungspunkt 2 dann einfach anschließen, da kommen wir aber natürlich etwas über 13 Uhr. Oder die Alternative wäre, dass ich den Ausschuss um 14.45 Uhr erneut einberufe. Das halte ich persönlich für die schlechtere Variante. Besteht Einvernehmen, dass wir so verfahren wie zuerst dargestellt? Okay. Wir beginnen die dritte Runde, die Frage wird gestellt von der Kollegin Bulling-Schröter.

Abge. **Eva Bulling-Schröter** (DIE LINKE.): Dankeschön Herr Vorsitzender. Meine Frage geht wieder an Dr. Harry Lehmann. Wir haben jetzt schon einiges über Carbon-leakage gehört, das wird ja immer an die Wand gemalt. Ich würde gern noch einmal Ihre Meinung dazu hören, denn wenn ich das so verfolge, dann geht es ja nicht um Zertifikate und Strompreise, sondern es geht um Märkte. Ich komme aus einem Ort, in dem werden viele Autos gebaut und ich stelle fest, dass die Produktpolitik so ist, dass man nach Märkten entscheidet und nicht nach den anderen Kriterien. Vielleicht können Sie etwas dazu sagen.

Der **Vorsitzende**: Herr Dr. Lehmann.

SV **Dr. Harry Lehmann** (Umweltbundesamt): Danke für die Frage. Es ist eine schwierige Frage. Zuerst, die Situation hat sich durch Paris insofern geändert, als dass jetzt 195 Länder in ein völkerrechtlich bindendes Vertragssystem hineingehen. Das heißt, das was wir derzeit in vielen

Ländern erleben ist, dass sie eigene Klimaschutzpläne definieren, dass sie eigene CO₂-Handelssysteme definieren, dass sie sektorale Ziele haben. Also das, was in Europa in den letzten Jahrzehnten gemacht worden ist, anfangen zu tun. Und da kann ich Ihnen nicht sagen, wie schnell das stattfinden wird oder nicht stattfinden wird. Das bedeutet aber, dass dieses „level playing field“ zunehmend auf der Welt eintreten wird. Dann kommen wir zu den Märkten, vorhin ist Stahl gesagt worden. Sicherlich, da gibt es fünf oder sechs Länder, nicht mehr. Ich glaube, das Problem der deutschen oder europäischen Stahlindustrie liegt vielmehr darin, wie weit China subventioniert in diesem Sektor und billige Preise erzeugt. Da ist die Frage, inwieweit man im Rahmen der Welt handelsordnung handelt, die erlaubt, dass man da Zölle auferlegt und das kann man für anderen Dinge auch machen. Das ist eine Schutzmaßnahme für eigene Industrien. Jetzt gehe ich einmal zu Airbus. Airbus ist eine Industrie, die wir in Europa wichtig finden. Gleich wichtig sehe ich die Photovoltaik, da müssen wir auch solche Schutzmaßnahmen machen, in Ländern, die offensiv versuchen, Weltmärkte zu erobern, indem sie Dumping und schief liegende Subventionen erlauben. Einer der Gründe, warum die Photovoltaikindustrie eingebrochen ist, anders als in den USA, liegt darin, dass wir chinesische Importe zugelassen haben. Wir sollten den Punkt des Carbon-leakage nicht zu groß sehen. Denn wenn man sich die Exportmärkte der deutschen Industrie anschaut, dann sind das ja im Wesentlichen Industriebereiche wie die USA und Europa selber, die Bereiche China und Indien, die ja selber zunehmend in ein solches System hineinkommen werden. Ich sehe dieses Problem als eines, das man ernst nehmen muss, aber man sollte es nicht überbewerten und es sollte einen nicht daran hindern, die notwendigen Maßnahmen, die notwendigen Mindestpreise und notwendigen Caps zu definieren.

Der **Vorsitzende**: Dankeschön. Die letzte Frage stellt die Kollegin Baerbock.

Abge. **Annalena Baerbock** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Es kam ja auch das Thema auf, dass wir eigentlich im Strombereich einen enormen Export haben und wir deswegen mit den CO₂-Emissionen nicht herunterkommen.



Deswegen würde ich an Frau Nallinger gern die Frage stellen. Auch Ihre Unternehmen haben sich ja für den Kohleausstieg und ein Kohleausstiegsgesetz ausgesprochen, vielleicht können Sie einmal erläutern, vor welchem Hintergrund gerade solche Unternehmen sich dafür ausgesprochen haben. Und meine zweite Frage geht an Herrn Prof. Dr. Haucap. Sie hatten ja ganz am Ende Ihrer Ausführungen gesagt, dass ein Mindestpreis schon notwendig wäre im Emissionshandel, um eben die Innovationsanreize für Unternehmen, die in andere Technologien investieren wollen, auch anzureizen. Vielleicht können Sie da ja noch einmal von Erfahrungen aus anderen Ländern, die einen solchen Mindestpreis in Europa eingeführt haben, berichten, weswegen das aus Ihrer Sicht notwendig wäre.

Der **Vorsitzende**: Zunächst Fr. Nallinger.

SVe **Sabine Nallinger** (Stiftung 2° - Deutsche Unternehmer für Klimaschutz): Frau Baerbock, Sie hatten angesprochen die Stiftung 2° hat vor wenigen Wochen gemeinsam noch mit weiteren Unternehmen aus der deutschen Wirtschaft eine Position zu Kohle veröffentlicht. Hintergrund ist, und das hatte ich vorhin schon betont, dass letztendlich sich die Wirtschaft nicht gerne vorschreiben lässt, welche Technologien sie einsetzt und welche nicht. Aber wenn man tatsächlich die internationalen Klimaziele, die ja auch von der Bundesregierung unterschrieben worden sind, ernst nimmt, dann wird sehr schnell klar, dass wir natürlich aus den fossilen Energien und vor allem aus der von Kohle erzeugten Stromproduktion aussteigen werden müssen. Sonst werden wir die Klimaziele nicht einhalten. Deshalb hatten wir uns auch entschlossen, uns bei diesem Thema einzumischen und einzubringen, weil auch hier gilt, was für die gesamte Wirtschaft gilt, je frühzeitiger Vorgaben und Rahmen gesteckt werden und je frühzeitiger eben auch Unternehmen planen können, desto besser geht der Prozess von statten, auch aus Sicht der Wirtschaft. Und ich denke, wenn man jetzt rechtzeitig eben auch von politischer Seite ganz klar die Weichen stellt, dass in absehbarer Zeit unsere Energien anders gewonnen werden müssen, dann ist das eben ein wichtiger Schritt. Deswegen haben wir uns auch

entschlossen, öffentlich eine Position zu verlautbaren, die ganz klar den Kohleausstieg in absehbarer Zeit zum Ziel hat.

Der **Vorsitzende**: Vielen Dank! Es ergänzt Herr Prof. Haucap.

SV **Prof. Dr. Justus Haucap** (DICE): Herzlichen Dank für die Frage, Frau Baerbock. Internationale systematische Vergleichsstudien zu den innovationsfördernden Wirkungen eines CO₂-Mindestpreises sind mir nicht bekannt. Gleichwohl haben wir in dem Akademien-Projekt „Energiesysteme der Zukunft“ von Acatech und den anderen deutschen Wissenschaftsakademien dennoch uns für den Mindestpreis ausgesprochen aus theoretischen Erwägungen heraus, die auch schon aus der Diskussion kommen, um eine CO₂-Steuer versus Emissionshandel. Die Logik ist eigentlich ganz simpel. Wenn ich als Unternehmer in Klimaschutzmaßnahmen investieren will, dann will ich ultimativ natürlich wissen, was ich spare durch diese Investition. Das ist bei einem Mindestpreis bzw. bei einer CO₂-Steuer wesentlich einfacher zu kalkulieren, was ich durch die Vermeidung von CO₂ einspare, weil der CO₂-Handel in dem Sinne den Nachteil hat, dass der Preis sehr stark fluktuiert und es durch große Innovationen sogar zu einem Preisverfall gerade kommt, weil ja weniger Nachfrage nach CO₂-Zertifikaten da ist. Frau Chrischilles hat allerdings zu Recht darauf hingewiesen, dass es auch Nachteile hat. Insbesondere der konjunkturglättende Effekt ist natürlich weg. Der ist jetzt im Emissionshandel angelegt, der wird durch Mindestpreise nicht mehr im gleichen Maße aufgefangen. Aber dennoch - in diesem Akademie-Projekt haben wir in der Abwägung aller Tatsachen gesagt, ein gewisser Mindestpreis kann durchaus Sinn machen, wenn man neben dem reinen CO₂-Minderungsziel eben auch ein Innovationsziel verfolgt.



Der **Vorsitzende**: Vielen Dank! Nun sind wir am Ende der Frage- und Antwortrunde und damit am Ende dieser Anhörung. Ich möchte mich vor allem bei den Sachverständigen ganz herzlich bedanken für das Kommen und für das engagierte Mitmachen. Und ich schließe damit die Anhörung.

Schluss der Sitzung: 12:55 Uhr
Zá/Ka/Gra/Pra



Anlagen

Anwesenheitslisten

off



Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (9. Ausschuss)
Mittwoch, 19. Oktober 2016, 11:00 Uhr

CDU/CSU

Ordentliche Mitglieder

- Bareiß, Thomas
- Durz, Hansjörg
- Grotelüsch, Astrid
- Gundelach Dr., Herlind
- Hauptmann, Mark
- Heider Dr., Matthias
- Jung, Andreas
- Knoerig, Axel
- Koepfen, Jens
- Lämmel, Andreas G.
- Lanzinger, Barbara
- Lenz Dr., Andreas
- Liebing, Ingbert
- Metzler, Jan
- Nowak, Helmut
- Pfeiffer Dr., Joachim
- Ramsauer Dr., Peter
- Riesenhuber Dr., Heinz

Unterschrift

off

CDU/CSU

Ordentliche Mitglieder

Unterschrift

Schröder (Wiesbaden) Dr., Kristina

Stein, Peter

Strothmann, Lena

Willsch, Klaus-Peter

Klaus-Peter Willsch

Stellvertretende Mitglieder

Unterschrift

Dött, Marie-Luise

Fuchs Dr., Michael

Funk, Alexander

Gerig, Alois

Grundmann, Oliver

Holmeier, Karl

Huber, Charles M.

Jarzombek, Thomas

Kanitz, Steffen

Körber, Carsten

Kruse, Rüdiger

Michelbach Dr. h.c., Hans

Middelberg Dr., Mathias

off.

CDU/CSU

Stellvertretende Mitglieder

Unterschrift

Müller (Braunschweig), Carsten

Nüblein Dr., Georg

Oellers, Wilfried

Petzold, Ulrich

Scheuer, Andreas

Stetten, Christian Frhr. von

Vries, Kees de

Wegner, Kai

Weiler Dr. h.c., Albert

SPD

Ordentliche Mitglieder

Unterschrift

Barthel, Klaus

Freese, Ulrich

Hampel, Ulrich

Held, Marcus

Ilgen, Matthias

Katzmarek, Gabriele

Barthel
Freese
Hampel
Held
Ilgen
Katzmarek

Off.

SPD

Ordentliche Mitglieder

Poschmann, Sabine

Post, Florian

Saathoff, Johann

Schabedoth Dr., Hans-Joachim

Scheer Dr., Nina

Westphal, Bernd

Wicklein, Andrea

Wiese, Dirk

Unterschrift

Poschmann

Post
Saathoff
Schabedoth
Scheer
Westphal

Wicklein

Stellvertretende Mitglieder

Annen, Niels

Dörmann, Martin

Ehrmann, Siegmund

Flisek, Christian

Heil (Peine), Hubertus

Jurk, Thomas

Kapschack, Ralf

Malecha-Nissen Dr., Birgit

Raabe Dr., Sascha

Unterschrift

off.

SPD

Stellvertretende Mitglieder

Rützel, Bernd

Schwabe, Frank

Schwarz, Andreas

Stadler, Svenja

Thews, Michael

Unterschrift

DIE LINKE.

Ordentliche Mitglieder

Bulling-Schröter, Eva

Ernst, Klaus

Lutze, Thomas

Nord, Thomas

Schlecht, Michael

Unterschrift

J. Bulling-Schröter

Ernst

Nord

Unterschrift

Stellvertretende Mitglieder

Dehm Dr., Diether

Karawanskij, Susanna

Off.

DIE LINKE.

Stellvertretende Mitglieder

Lenkert, Ralph

Petzold (Havelland), Harald

Wagenknecht Dr., Sahra

Unterschrift

BÜ90/GR

Ordentliche Mitglieder

Baerbock, Annalena

Dröge, Katharina

Gambke Dr., Thomas

Janecek, Dieter

Verlinden Dr., Julia

Unterschrift

A. Baerbock
K. Dröge
D. Janecek
J. Verlinden

Stellvertretende Mitglieder

Andreae, Kerstin

Krischer, Oliver

Özdemir, Cem

Rößner, Tabea

Unterschrift

K. Andreae
O. Krischer
C. Özdemir
T. Rößner

04



Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (9. Ausschuss)

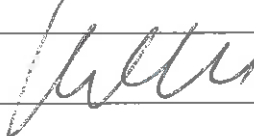
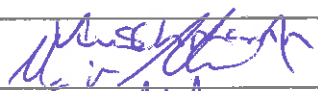


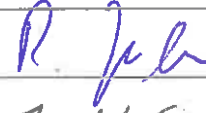

Mittwoch, 19. Oktober 2016, 11:00 Uhr

	Fraktionsvorsitz	Vertreter
CDU/CSU		
SPD		
DIE LINKE.		
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		

Fraktionsmitarbeiter

Name (Bitte in Druckschrift)	Fraktion	Unterschrift
CHRISTEN	LINKE	<i>Christen</i>
Schwöden	SPD	<i>Schwöden</i>
Vepf	CDU/CSU	<i>Vepf</i>
Kuxenke	CDU/CSU	<i>Kuxenke</i>
Hesselmann	CDU/CSU	<i>Hesselmann</i>
Schmidt-Pludke	frue	<i>Schmidt-Pludke</i>
Scheel	CDU/CSU	<i>Scheel</i>
Veltz	Grün	<i>Veltz</i>

Bundesrat

Land	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amtsbezeichnung
Baden-Württemberg			
Bayern	KRÖGER		DR
Berlin			
Brandenburg			
Bremen			
Hamburg	Kuschmann von Hahn		DR
Hessen	ACTHOF		ST
Mecklenburg-Vorpommern	Petersen		Ref. i.
Niedersachsen			
Nordrhein-Westfalen	Hohl	Hohl	ORD. i.
Rheinland-Pfalz			
Saarland			
Sachsen	Jagok		RD
Sachsen-Anhalt	Kentwich		RR
Schleswig-Holstein			
Thüringen			

Ministerium bzw. Dienststelle (bitte in Druckschrift)	Name (bitte in Druckschrift)	Unterschrift	Amtsbezeichnung
BMWi	Doer	S. Doer	AR
BMWi	Hanka	Hanka	
BMWi	Christina Horn	C. Horn	VA1
BMWi	Pieper	J. Pieper	RR
BMAS	Alexander Shahat	A. L.	RD
"	Simone Grebenstein	S. Grebenstein	SB
BMWi	Zyphus	B. Zyphus	PST
BMUB	KRONN	S. Kronn	MinR
"	Ludwig	Ludwig	ADW
"	Betensted	J. Betensted	ORR
BMWi	Neumann	K. Neumann	MR'in
BMUB	Parker	M. Parker	RD'in
BFDI	KIOMETZIS	C. L. H.	RD
BMWi	BORNKAMM	B. Bornkamm	RD
BMUB	WORTHANN	J. Worthann	ORR'in



Teilnehmerliste Sachverständige

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 19. Oktober 2016, 11.00 bis 13.00 Uhr,
PLH – Europasaal 4.900

Esther Chrischilles
Institut der deutschen Wirtschaft e.V.
(IW Köln)

Dr. Carsten Rolle
Bundesverband der Deutschen Industrie
e.V. (BDI)

Prof. Dr. Justus Haucap
Düsseldorf Institute for Competition
Economics (DICE)

Hubert Weiger
Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V. (BUND)

Prof. Dr. Holger Rogall
Hochschule für Wirtschaft und Recht
Berlin (HWR Berlin)

Dr. Harry Lehmann
Umweltbundesamt

Sabine Nallinger
Stiftung 2° - Deutsche Unternehmer für
Klimaschutz