

Klima

# Klimapolitik

Position

Stand: August 2020

vbw

Die bayerische Wirtschaft



## Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

## Vorwort

### Dreiklang aus Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit

Der Klimaschutz gehört zu den großen Menschheitsaufgaben des 21. Jahrhunderts. Gerade auch für die künftigen Generationen müssen wir diese Herausforderung annehmen und bewältigen. Die globalen Auswirkungen der Corona-Krise verdeutlichen einmal mehr, dass – wann immer möglich – Vorsorge besser und wirtschaftlicher ist als akute Krisenbewältigung mit all ihren Konsequenzen.

Bis 2050 soll Europa klimaneutral werden. Einen effektiven weltweiten Klimaschutz erreichen wir aber nur dann, wenn bei allen Zielen und Maßnahmen gleichrangig neben der Klimawirksamkeit immer auch die Wirtschaftlichkeit und die soziale Verträglichkeit berücksichtigt werden.

Ohne einen starken und innovativen Wirtschaftsstandort in Europa und Deutschland sind alle Klimaschutzziele hinfällig. Wir müssen verhindern, dass Produktion, Arbeitsplätze und Know-how in Länder mit niedrigeren Klimaschutzanforderungen abwandern. Wir brauchen unsere Industrie vor Ort, um neuartige klimafreundliche Technologien zu entwickeln und zur Marktreife zu bringen, die für einen weltweiten Klimaschutz dringend erforderlich sind. Nationale Alleingänge, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gefährden, sind deswegen nicht nur schädlich für die Wirtschaft, sondern am Ende auch schädlich für das Klima.

Wir werden die Klimaschutzziele auch dann nicht erreichen, wenn die Akzeptanz in der Gesellschaft fehlt. Alle Ziele und Maßnahmen müssen daher ständig auf ihre soziale Ausgewogenheit hin überprüft werden. Entstehende Spannungen in unserer Gesellschaft würden zu politischen Verwerfungen führen, die weitere sinnvolle Maßnahmen zum Klimaschutz verhindern. Erfolgreiche Sozialpolitik wiederum setzt als Grundlage eine erfolgreiche Wirtschaft voraus.

Um diesen Dreiklang aus Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit zu erreichen, setzt die vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. auf internationale Zusammenarbeit, Innovation und Forschung – aber auch auf gezielte Anreize, die unser Land von Grund auf modernisieren, Innovationskräfte freisetzen und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft stärken. Klimaschutzpolitik und Wirtschaftspolitik müssen dazu an einem Strang ziehen.

Bertram Brossardt  
04. August 2020

# Inhalt

Position auf einen Blick	1
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>2</b>
1.1 Internationale Klimaschutzziele	2
1.2 Europäische Klimaschutzziele	3
1.3 Nationale Klimaschutzziele	3
1.4 Bayerische Klimaschutzziele	5
<b>2 Prinzipien für einen effektiven Klimaschutz</b>	<b>6</b>
2.1 Internationales Level-Playing-Field herstellen	6
2.2 Effektiver Carbon Leakage Schutz	6
2.3 Technologieoffenheit	8
2.4 Realistische und flexible Zielpfade vorgeben	8
2.5 Dreiklang aus Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und sozialer Verträglichkeit	8
<b>3 Energiewende erfolgreich gestalten</b>	<b>10</b>
<b>4 Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen</b>	<b>12</b>
4.1 Anreize in der Industrie	12
4.2 Anreize im Gebäudesektor	14
4.3 Anreize im Verkehrssektor	16
4.3.1 Technologieoffenheit im Verkehrssektor zentrales Prinzip	16
4.3.2 Ausbau der Infrastruktur für klimafreundliche Antriebsarten	17
4.3.3 Kaufanreize zum freiwilligen Umstieg auf CO <sub>2</sub> -ärmere Antriebsarten	18
4.3.4 Anreize zur CO <sub>2</sub> -Minderung bei Nutzfahrzeugen	19
4.3.5 Anreize zum Verkehrsträgerwechsel	20
4.3.6 Effizientere Organisation von Mobilität durch Innovationen	21
4.4 Anreize in der Landwirtschaft	21
4.5 Anreize in der Abfallwirtschaft	23
<b>5 Emissionshandel</b>	<b>25</b>

5.1	Erweiterung des europäischen Emissionshandelssystems	25
5.2	Nationales Emissionshandelssystem	26
<b>6</b>	<b>Klimaschutz als Treiber von Innovation und Wachstum</b>	<b>28</b>
6.1	Klimaschutz-Forschung vorantreiben und Klimaschutzfreundliche Technologien entwickeln.	28
6.2	Innovationen gezielt fördern	29
<b>7</b>	<b>Klimafinanzierung – Sustainable Finance</b>	<b>30</b>
<b>8</b>	<b>Kontinuierliches und ehrliches Monitoring aufsetzen</b>	<b>32</b>
	Weiterführende Informationen	33
	Ansprechpartner / Impressum	35

## Position auf einen Blick

### Klimaschutz international voranbringen und Chancen für den Wirtschaftsstandort nutzen

Ein effektiver globaler Klimaschutz kann nur gemeinsam mit unseren europäischen und internationalen Partnern gelingen. Voraussetzung ist ein internationales Level-Playing-Field, damit alle Treibhausgasemittenten einen fairen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Bei der europäischen und nationalen Umsetzung der internationalen Vorgaben dürfen keine Ziele und Maßnahmen verabschiedet werden, die das internationale Ambitionsniveau oder das Level anderer großer Treibhausgasemittenten deutlich überschreiten. Die Abwanderung von Unternehmen, Arbeitsplätzen und Fachwissen in Staaten mit geringeren Klimaschutzauflagen schadet am Ende auch dem Klima.

Eine intelligent verzahnte, möglichst effiziente und international vergleichbare Klimaschutzpolitik kann sich auch wirtschaftlich auszahlen. Damit dies gelingt, muss die Erforschung innovativer klimafreundlicher Technologien bis zur Marktreife gezielt gefördert werden.

Oberste Maxime muss das Prinzip der Technologieoffenheit sein. Die effizienteste Lösung soll zum Zug kommen. Deswegen brauchen wir neben einer sektorübergreifenden Betrachtung ein positives Anreizsystem zur Treibhausgasreduktion. Auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität sind massive Investitionen erforderlich. Ein international anschlussfähiges CO<sub>2</sub>-Preissignal auf EU-Ebene, das marktbasiert Investitionen in klimafreundliche Technologien fördert, kann das wirksam flankieren. Im Gegenzug ist es jedoch unerlässlich, dass eine Überarbeitung des deutschen Systems aus Steuern, Umlagen und Abgaben stattfindet. Einseitige Zusatzbelastungen für die Unternehmen sind unbedingt zu vermeiden.

Zentraler Baustein der Klimaschutzpolitik ist eine erfolgreich gestaltete Energiewende. Wenn CO<sub>2</sub>-neutraler Strom in ausreichender Menge zur Verfügung steht, kann dieser die Nutzung fossiler Energieträger in allen Sektoren weitgehend ersetzen. Die Transformation des Energiesystems darf jedoch die Versorgungssicherheit nicht gefährden. Zudem sind die Strompreise in Deutschland schon heute zu hoch und müssen auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau sinken.

Schließlich muss ein kontinuierliches und ehrliches Monitoring implementiert werden. Dabei gilt es fortlaufend genau zu prüfen, was die Ursachen für die Zielverfehlung sind und ob es unter Berücksichtigung des technisch Möglichen, des wirtschaftlich Vertretbaren und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse bessere Zielpfade gibt. Als Grundsatz einer Folgenabschätzung muss zudem gelten, dass klimapolitische Maßnahmen in Europa und Deutschland nur dann nachhaltig zu einem effektiven globalen Klimaschutz beitragen können, wenn die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft nicht untergraben und die gesellschaftliche Akzeptanz nicht aufs Spiel gesetzt wird.

# 1 Ausgangslage

## Internationale Klimaschutzziele erfordern Klimaneutralität bis 2050

### 1.1 Internationale Klimaschutzziele

Das Übereinkommen von Paris aus dem Jahr 2015 sieht eine Begrenzung der globalen Erwärmung gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter auf deutlich unter zwei, wenn möglich auf 1,5 Grad Celsius vor.

Die Temperatur hat sich bereits um über ein Grad Celsius erhöht. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts wird laut Paris Nettotreibhausgasneutralität angestrebt. Nach Stand der Wissenschaft muss diese jedoch bereits 2050 erreicht werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius sicher zu begrenzen und Kipp-Punkte im Erdsystem zu verhindern. Diese können eine unkontrollierbare Kaskade weiterer negativer sich gegenseitig verstärkender Effekte auslösen (zum Beispiel abschmelzende Polkappen und Gletscher, Wüstenbildung, Entwaldung, veränderte atmosphärische Windbänder und Meeresströme) und das Erd-system irreversibel in ein Warmklima überführen, das mit enormen Anpassungskosten einhergeht.

#### Emissionsbudget

Nach dem *1,5 Grad-Bericht* des IPCC (2018) kann das 1,5 Grad-Ziel von Paris mit einer Wahrscheinlichkeit von 66 Prozent nur eingehalten werden, wenn – beginnend ab dem Jahr 2018 – ein globales Gesamtbudget von 420 Gigatonnen CO<sub>2</sub>e (= CO<sub>2</sub>-Äquivalente) nicht überschritten wird. Für eine Wahrscheinlichkeit von 50 Prozent beträgt das Gesamtbudget 570 Gigatonnen CO<sub>2</sub>e. Damit ist allerdings noch nichts über die Sinnhaftigkeit länderspezifischer Budgets und deren Ausgestaltung gesagt.

Laut dem Emissions Gap Report 2019 der Vereinten Nationen, der die Lücke zu den Emissionsminderungen beziffert, die für eine Einhaltung der Ziele des Weltklimavertrags erforderlich sind, führen die derzeitigen Klimaschutzbemühungen der Staaten bis 2030 zu einer Emissionsminderung um vier bis sechs Gigatonnen CO<sub>2</sub>e. Um die globale Erwärmung auf zwei bzw. 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, müssten weitere 15 bis 32 Gigatonnen CO<sub>2</sub>e eingespart werden, so der Bericht.

#### Klimakonferenzen

Das Regelwerk von Paris sieht vor, dass die Staaten erstmals 2020 ihre nationalen festgelegten Klimaschutzbeiträge (NDC) vorlegen müssen. Bei der Klimakonferenz von Madrid haben insgesamt 80 Staaten eine Erhöhung ihrer Klimaziele zugesagt und 120 Staaten das Ziel der Treibhausgasneutralität 2050 adaptiert.

Einigkeit bestand bei der Klimakonferenz Madrid darin, dass ab dem Jahr 2020 auf internationaler Ebene jährlich 100 Milliarden US-Dollar für Klimaschutz und Klimaanpassung zur

## Ausgangslage

Verfügung gestellt werden sollen. Diese sollen sowohl aus privaten als auch aus öffentlichen Geldern stammen.

Bei den internationalen Marktmechanismen gab es, wie bereits die Jahre zuvor, keine Einigung. Ein solches System ist notwendig, um die kosteneffiziente Erschließung von Treibhausgasminderungspotenzialen auch außerhalb der eigenen Landesgrenzen zu ermöglichen und den Transfer von Klimaschutztechnologien zu fördern. Internationale Marktmechanismen müssen daher spätestens bei der Klimakonferenz in Glasgow verabschiedet werden.

## 1.2 Europäische Klimaschutzziele

Die EU-Kommission hat mit der Veröffentlichung des Green Deal im Dezember 2019 die Themen Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz in den Mittelpunkt ihres Handelns gestellt. Sämtliche EU-Maßnahmen und -Beschlüsse sollen sich zukünftig nach den Vorgaben des Green Deal richten (siehe auch vbw Position *Der Europäische Green Deal*, April 2020).

Im Entwurf für ein Europäisches Klimagesetz vom März 2020 soll das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 gesetzlich festgesetzt werden. Um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, soll auch das Minderungsziel für 2030 von aktuell 40 Prozent auf 50 bis 55 Prozent gegenüber 1990 verschärft werden. Dazu müssten die Reduktionsziele im Bereich EU-ETS und der Lastenteilung entsprechend angehoben werden.

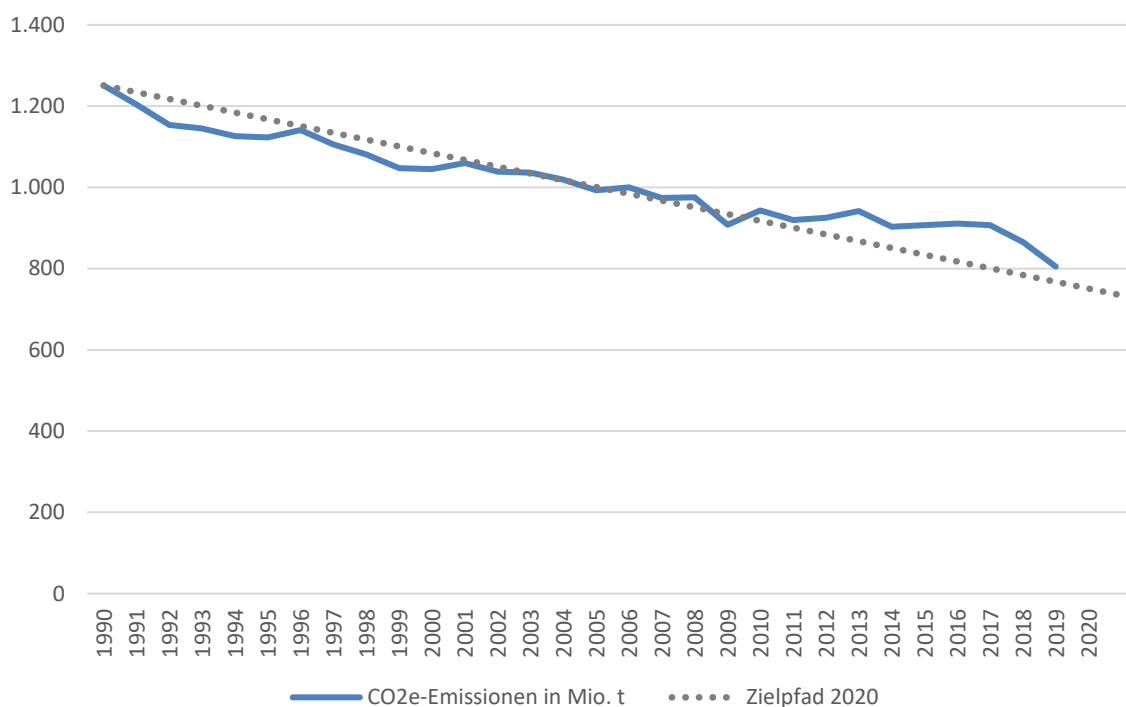
2018 lagen die europäischen Emissionen 23 Prozent unter dem Niveau des Jahres 1990. Das 2020-Ziel gilt somit bereits als erfüllt. Die EU-Kommission geht in ihrem jüngsten Fortschrittsbericht zum Klimaschutz davon aus, dass die EU-Emissionen mit den bereits implementierten Maßnahmen der EU-Mitgliedsstaaten bis 2030 um 30 Prozent gegenüber 1990 sinken. Unter Berücksichtigung der derzeit geplanten politischen Maßnahmen könne bis 2030 eine Emissionsminderung um 36 Prozent und bis 2050 eine Minderung um 60 Prozent gegenüber 1990 erreicht werden. Bei dieser Prognoserechnung sind die Vorhaben des Green Deals noch nicht berücksichtigt.

## 1.3 Nationale Klimaschutzziele

Mit dem Ende 2019 veröffentlichten *Klimaschutzgesetz* wird ein neues nationales 2030-Klimaziel, das eine Emissionsminderung um 55 Prozent gegenüber 1990 vorsieht, gesetzlich verankert und Netto-Treibhausgasneutralität bis 2050 angestrebt. Eine Erhöhung der Klimaziele ist laut Gesetz jederzeit möglich. Laut ersten Schätzungen wird Deutschland sein 2020-Klimaschutzziel – auch wegen der Corona-Krise – erreichen.



Abbildung 1  
Entwicklung der CO<sub>2</sub>e-Emissionen in Deutschland 1990 bis 2019



Quelle: eigene Darstellung; Daten von: Umweltbundesamt

Im Klimaschutzgesetz sind für den Zeitraum 2020 bis 2030 jährlich linear absinkende Emissionsmengen für die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft sowie Abfallwirtschaft und Sonstiges vorgeschrieben. Bei einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmengen müssen Sofortprogramme erlassen werden. Flankierend zum Klimaschutzgesetz sind zur Erreichung der notwendigen CO<sub>2</sub>-Einsparungen weitere nationale Anstrengungen im Klimaschutzprogramm 2030 konkretisiert.

Tabelle 2

 Zulässige Jahresemissionsmengen in Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

Handlungsfeld	2020	2021	2022	2023	2024	2023	2026	2027	2028	2029	2030
Energiewirtschaft	280		257								175
Industrie	186	182	177	172	168	163	158	154	149	145	140
Gebäude	118	113	108	103	99	94	89	84	80	75	70
Verkehr	150	145	139	134	128	123	117	112	106	101	95
Landwirtschaft	70	68	67	66	65	64	63	61	60	59	58
Abfallwirt./Sonstiges	9	9	8	8	7	7	7	6	6	5	5

Quelle: eigene Darstellung; Daten von: Bundesklimaschutzgesetz

## 1.4 Bayerische Klimaschutzziele

Mit dem im November 2019 vorgestellten Entwurf zum ersten bayerischen Klimaschutzgesetz will der Freistaat Bayern Vorreiter im Bund und Vorbild für andere Länder in der Bundesrepublik werden. Im Mittelpunkt steht das Ziel, bis 2050 als erstes Bundesland komplett klimaneutral zu sein. Um das zu erreichen soll das CO<sub>2</sub>-Äquivalent der Treibhausgasemissionen je Einwohner im Freistaat bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Durchschnitt des Jahres 1990 gesenkt werden.

Mit dem geplanten Ziel einer klimaneutralen bayerischen Verwaltung bis zum Jahre 2030 will der Freistaat selbst zum Vorreiter werden und positive Signale in Richtung bayerische Wirtschaft senden. Dafür ist der Aufbau einer Kompensationsplattform für nicht vermeidbare Emissionen vorgesehen. Zu begrüßen wäre, diese Maßnahmen und dazugehörige Informationen auch Unternehmen zugänglich zu machen und diese bei der freiwilligen CO<sub>2</sub>-Kompensation zu unterstützen.

Grundsätzlich gilt jedoch: Je kleinräumiger Klimaschutzziele definiert werden, desto weniger effizient und effektiv werden sie. Die Eigenheiten der Länder, seien es Industrieschwerpunkte, meteorologische und geologische Besonderheiten bei der Erzeugung von Erneuerbare-Energien-Strom oder die Verteilung von CO<sub>2</sub>-Senken, können bei isolierter Betrachtung eines Landes nicht in ein möglichst kosteneffizientes Gesamtsystem integriert werden.

## 2 Prinzipien für einen effektiven Klimaschutz

Eine effektive Klimaschutzpolitik muss möglichst effizient und international vergleichbar sein

### 2.1 Internationales Level-Playing-Field herstellen

Das Klima wirkt global und kann auch nur global geschützt werden. Vergleichbare Rahmenbedingungen für alle Staaten sind daher eine notwendige Voraussetzung für einen effektiven Klimaschutz. Es ist entscheidend, dass alle Treibhausgasemittenten einen fairen Beitrag leisten. Für ein global einheitliches Level-Playing-Field müssen bei der Messung und Überprüfung der Klimaschutzfortschritte weltweit einheitliche Maßstäbe angesetzt werden, damit der Ausstoß einer Tonne CO<sub>2</sub> in der EU dem Ausstoß einer Tonne CO<sub>2</sub> etwa in den USA, China, Indien oder Russland entspricht.

Wenn die Staaten 2020 ihre nationalen Klimabeiträge vorlegen, müssen sich alle großen Treibhausgasemittenten zu ambitionierten und aufeinander abgestimmten Klimazielen bekennen. Das bedeutet insbesondere, dass emissionsstarke andere Länder im internationalen Wettbewerb nicht dauerhaft mit deutlich niedrigeren Emissionsminderungskosten agieren dürfen als die EU. Schließlich kann das Ziel der Staatengemeinschaft, ab 2020 jährlich 100 Milliarden US-Dollar für Klimaschutz und Klimaanpassung bereitzustellen, nur erreicht werden, wenn alle Staaten in angemessener Form Finanzmittel bereitstellen. Die Fortschritte bei den internationalen Marktmechanismen, die den internationalen Handel mit Emissionsrechten, wie er im Pariser Abkommen angelegt ist, ermöglichen sollen, sind bislang unzureichend.

Anders als das wissenschaftlich begründete globale Budget, sind länderspezifische Budgetverteilungen häufig ideologischen Kriterien unterworfen. Wenn aus einem solchen Länderbudget etwa bei einer Verteilung nach Bevölkerungsanteilen folgt, dass die Industrieländer noch einmal deutlich früher Klimaneutralität erreichen müssen, hätte dies gravierende Folgen für Wohlstand, Arbeitsplätze und die für einen effektiven Klimaschutz notwendige Innovationskraft. Die Konsequenz wäre Carbon Leakage in erheblichem Ausmaß. Mindestanforderung an ein länderspezifische Emissionsbudget muss daher sein, dass es der Bedeutung der Innovationskraft der Industrieländer, der Kosteneffizienz und der Carbon-Leakage-Problematik Rechnung trägt.

### 2.2 Effektiver Carbon Leakage Schutz

Globaler Klimaschutz ist nur dann effektiv, wenn CO<sub>2</sub>-Emissionen tatsächlich eingespart und nicht nur in Drittstaaten verlagert werden. Europäische und nationale Unternehmen haben durch besonders ambitionierte Klimaschutzziele Wettbewerbsnachteile gegenüber Betrieben aus Ländern, die keine oder geringere Emissionsminderungsziele oder Abgaben auf CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten haben beziehungsweise geringeren

Klimaschutzanforderungen unterliegen. Von daher muss bei allen Klimaschutzbemühungen darauf geachtet werden, diese Wettbewerbsnachteile so gering wie möglich zu halten und gar zu vermeiden.

Durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung kommen auf deutsche Unternehmen Zusatzbelastungen in Form einer rein nationalen Sonderlast zu. Die Bepreisung könne zwar helfen, einen ambitionierteren Klimaschutz zu realisieren, erschwert allerdings besonders international tätigen Unternehmen mit hohem Energieverbrauch den Wettbewerb. Da viele Produkte, besonders in der Grundstoffwirtschaft, zu international weitgehend einheitlichen Preisen gehandelt werden, können zusätzliche Kosten nicht oder nur teilweise an Kunden weitergeben werden.

Dies hätte zur Folge, dass der wesentliche Teil der Klimakosten von den Produzenten getragen und folglich die Produktion aus dem Inland mit hohen Klimakosten in Länder mit niedrigen Kosten für Emissionen verschoben wird. Ohne besondere Ausnahmen für diese Unternehmen wie die teilweise kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten und Kompensationen durch verringerte Sätze bei Energiesteuern und der EEG-Umlage wären die Emissionen im Inland zwar durch die Produktionsverlagerung geringer, der Nutzen für den Klimaschutz jedoch negativ.

Diesbezüglich ist es zu begrüßen, dass die Bundesregierung zugesagt hat, schnellstmöglich gemeinsam mit den Ländern und im Einklang mit den europäischen Vorschriften erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon Leakage und zum Erhalt der EU-weiten und internationalen Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen zu regeln.

Ein Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ist dagegen abzulehnen (siehe vbw Position *Carbon Border Adjustment Mechanism*, Juli 2020). Insbesondere die handelspolitischen Risiken und die Unklarheit darüber, ob er einen verlässlichen und mindestens genauso starken sowie umfassenden Carbon-Leakage-Schutz bietet wie die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten und die Strompreiskompensation, sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa sehr kritisch zu bewerten.

Sollte dennoch ein CBAM eingeführt werden, muss dieser zwingend die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Die bewährten Carbon-Leakage-Schutz-Maßnahmen dürfen nur ersetzt werden, wenn die neue Maßnahme einen mindestens gleichwertigen Schutz gewährleistet. Aufgrund der unvorhersehbaren Konsequenzen eines Systemwechsels sollten die freie Zuteilung von Zertifikaten und die Strompreiskompensation zumindest für eine Übergangszeit beibehalten werden.
- Die Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks für das jeweilige Importprodukt muss transparent, international anerkannt und administrativ leicht umsetzbar sein. Trotzdem muss eine möglichst genaue und stringente Berechnungsmethode etabliert werden. Pauschale Ermittlungsmethoden sind bezogen auf Klimaziele kontraproduktiv und deshalb zu vermeiden.
- Im ersten Schritt werden nur Grundstoffe vom CBAM erfasst.

- Eine Diskriminierung nach Herkunftsland darf es nicht geben. Handelskriege müssen vermieden werden.
- Eine Ausgestaltung des CBAM als Steuer ist alleine schon deshalb ungeeignet, weil das angesichts der in den Europäischen Verträgen vorgesehenen Einstimmigkeit zu Steuerfragen ein allzu träges Instrument wäre.

## 2.3 Technologieoffenheit

Für einen effektiven globalen Klimaschutz brauchen wir faire Wettbewerbsbedingungen für alle Technologien und ein innovationsoffenes und -freundliches Umfeld. Technologieoffenheit heißt, dass die effizienteste Lösung ohne technische Vorgaben durch die Politik vorangetrieben werden soll, die ihrerseits nur das Ziel vorgibt und die notwendigen Rahmenbedingungen schafft.

Auch in neuen Technologien stecken wirtschaftliche Chancen, neue Beschäftigungsfelder und Möglichkeiten zur sicheren Energieversorgung, einer effizienteren Energienutzung und Treibhausgasemissionsminderung. Die Industrie muss bei der Forschung und Entwicklung sowie generell im Transformationsprozess unterstützt werden.

## 2.4 Realistische und flexible Zielpfade vorgeben

Im Bundes-Klimaschutzgesetz hat die Bundesregierung verpflichtende Sektorziele für die verschiedenen Sektoren beschlossen. Dies verhindert jedoch, dass auf wirtschaftliche und technologische Entwicklungen flexibel reagiert werden kann.

Der optimale Minderungsverlauf ist in jedem Sektor anders. Zum Beispiel sind im Verkehrssektor die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten zunächst besonders hoch. Gründe sind seine hohe Komplexität, der noch erforderliche Infrastrukturausbau sowie der Stand der Entwicklung bei den Antriebs- und Batterietechnologien. Was beim Verkehr noch nicht wirtschaftlich umgesetzt werden kann, kann jedoch in anderen Sektoren mit geringeren Vermeidungskosten aufgefangen werden. Bei fortgeschrittenem Infrastrukturausbau sowie nach einem zumindest teilweisen Durchlaufen der Lernkurve bei klimafreundlichen Antriebsarten und Batterietechnologien kann der Verkehrssektor dann eine steilere Minderungskurve einschlagen.

## 2.5 Dreiklang aus Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und sozialer Verträglichkeit

Nur eine wettbewerbsfähige und innovationsfreudige Industrie kann die notwendigen Investitionen in Klima- und Umweltschutz erwirtschaften. Klimaschutz muss als Konjunkturprogramm verstanden werden und kann nur erfolgreich sein, wenn er gleichermaßen ökologisch wirksam, sozial verträglich und ökonomisch erfolgreich betrieben wird.

[Prinzipien für einen effektiven Klimaschutz](#)

Europa und Deutschland können eine Vorbildfunktion erfüllen, wenn sie es schaffen, Klimaschutz- und Wirtschaftspolitik erfolgreich zu vereinen. Nur wenn wir der Welt zeigen, dass Klimaschutz den Wohlstand und die Beschäftigung nicht beschränkt und dass wir Klimapolitik als Konjunktur- und Wachstumsprogramm erfolgreich gestalten können, werden wir auch aufstrebende Schwellenländer und Industrienationen mit zögernder Haltung davon überzeugen, vergleichbare Ambitionen zu verfolgen.

Wir können der Verantwortung für internationalen Klimaschutz besonders gerecht werden, wenn innovative, technologische Lösungen entwickelt werden, die auch global anwendbar sind und folglich einen über die Landesgrenzen hinausreichenden Hebel für den Klimaschutz darstellen.

Ziel muss es sein, einen ambitionierten Fahrplan zu erarbeiten, der die gewachsenen Stärken des Standorts Bayern, Deutschland und der europäischen Union nutzt, um Innovationen, Wachstum und langfristige Wettbewerbsfähigkeit mit der Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen zu verbinden. Bei allen Klimaschutzmaßnahmen gilt daher auch: Wir brauchen unsere Industrie in Europa und Deutschland. Sie ist unerlässlich, um die technologischen Innovationen zu entwickeln und zur Marktreife zu bringen, die für einen effektiven weltweiten Klimaschutz dringend erforderlich sind.

### 3 Energiewende erfolgreich gestalten

Die Dekarbonisierung des Energiesystems darf eine sichere und zuverlässige Stromversorgung im industriellen Maßstab nicht gefährden

Zentraler Baustein der Klimaschutzpolitik ist eine erfolgreiche Energiewende (siehe vbw Position *Energiepolitik*, Juni 2020). Wenn CO<sub>2</sub>-neutraler Strom in ausreichender Menge zur Verfügung steht und der Stromnetzausbau vorangetrieben wird, kann dieser die Nutzung fossiler Energieträger in den anderen Sektoren ersetzen. Gleichzeitig muss die Attraktivität von Eigenversorgung der Industrie mit erneuerbaren Energien am Unternehmensstandort attraktiver werden.

Die deutsche Wirtschaft muss sich jederzeit auf eine sichere und zuverlässige Stromversorgung im industriellen Maßstab verlassen können. CO<sub>2</sub>-neutraler Strom aus hauptsächlich volatil einspeisenden Windkraft- und PV-Anlagen wird dies in absehbarer Zeit nicht leisten können, weil geeignete Speichertechnologien und andere Flexibilitäten noch nicht zur Verfügung stehen.

Versorgungssicherheit muss dabei immer auch europäisch gedacht werden. Der grenzüberschreitende Stromaustausch trägt zur Steigerung der Versorgungssicherheit bei und führt zu günstigeren Kosten bei der Stromversorgung. Der europäische Energiebinnenmarkt muss weiter vertieft werden.

Im Zuge des Kernkraft- und Kohleausstiegs werden Rahmenbedingungen benötigt, die den Bau und wirtschaftlichen Betrieb zusätzlicher Erzeugungskapazität ermöglichen. Moderne Gaskraftwerke leisten als Brückentechnologie einen wichtigen Beitrag. Diese emittieren zwar deutlich weniger Treibhausgase als Kohlekraftwerke, sind jedoch auch nicht emissionsfrei. In Bayern, in dem nur sich wenige Steinkohlekraftwerke befinden, würde die Inbetriebnahme von Gaskraftwerken sogar zu einer Verschlechterung der Klimabilanz führen. Außerdem sind Hemmnisse beim Ausbau der erneuerbaren Energien dringend zu beseitigen.

Die Strompreise in Deutschland müssen auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau gebracht werden. EEG-Umlage, Netzentgelte und Stromsteuer müssen gesenkt werden. Ein dauerhaft niedriger Industriestrompreis ist für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Standorts und für die notwendige Transformation zu einer möglichst CO<sub>2</sub>-emissionsfreien Industrie unerlässlich.

Außerdem muss die Digitalisierung der Energiewirtschaft vorangetrieben werden. Die digitale Energiewelt birgt eine Vielzahl neuer Chancen und Geschäftsfelder, zum Beispiel beim Aufbau intelligenter Energiemanagementsysteme und dem Zusammenfassen dezentraler Erzeugungsanlagen zu virtuellen Kraftwerken.

Um mehr Energieeffizienz und -einsparung zu erreichen, ist auf Freiwilligkeit und Positivanreize zu setzen. Beim Thema Flexibilität sind die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass die erforderlichen Flexibilitätsoptionen bei Erzeugung, Übertragung, Speicherung und Verbrauch aktiviert werden. Förderprogramme sollen zudem den Hochlauf von Power-to-X unterstützen. Wasserstoffbasierte Technologien werden weltweit an Bedeutung gewinnen und neue Wertschöpfungspotenziale für die deutsche High-Tech-Industrie schaffen.

Insgesamt gilt, dass eine systemische und grundlegende Neuausrichtung notwendig ist, die die bestehenden energie- und klimapolitischen Maßnahmen integriert. Nur mit Hilfe eines schlüssigen energiewirtschaftlichen Gesamtkonzeptes können Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz dauerhaft miteinander vereinbart und langfristige Planungssicherheit gewährleistet werden.



## 4 Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

Für einen wirtschafts- und sozialverträglichen Klimaschutz brauchen wir ein gezieltes Investitionsprogramm für Deutschland

Statt Quoten, Verboten und zusätzlichen Belastungen brauchen wir ein positives Anreizsystem zur Treibhausgasreduktion, das auf Technologieoffenheit basiert. Klimaschutz mit den dafür notwendigen erheblichen Investitionen muss als Infrastruktur- und Modernisierungsprojekt verstanden werden, das den Industriestandort stärkt und den sozialen Frieden sichert.

### 4.1 Anreize in der Industrie

Grundsätzlich müssen die Prinzipien der Wirtschaftlichkeit und der Freiwilligkeit gelten. Die Unternehmen selbst können am besten beurteilen, welche Investitionen die höchsten Einspareffekte bringen. Diese werden häufig schon aus Eigeninteresse realisiert. Förderprogramme helfen insbesondere bei der Entwicklung von Technologien und innovativen Verfahren, die viel Vorlaufdauer benötigen und wenn Maßnahmen am Rande der Wirtschaftlichkeit stehen.

Die energieintensive Industrie, die den größten Anteil an den deutschen Treibhausgasemissionen innerhalb des Industriesektors hat, wird wirkungsvoll im EU-ETS reguliert und zahlt damit bereits einen mengenbasierten CO<sub>2</sub>-Preis. Daher werden in diesem Bereich die (europäischen) Minderungsziele auch erreicht. In den vergangenen Jahren hat die energieintensive Industrie massiv in Effizienzmaßnahmen investiert und Einsparpotenzial realisiert. Aus technischen, physikalischen und praktischen Gründen bestehen daher nur noch begrenzte Potenziale, die aufgrund der Volatilität des wirtschaftlichen Umfelds auch nur schwer zu beziffern sind.

Mit dem Nationalen Dekarbonisierungsprogramm möchte die Bundesregierung zentrale Projekte im Bereich der emissionsintensiven Industrien fördern, um insbesondere prozessbedingte Treibhausgasemissionen, die nach heutigem Stand nur schwer vermeidbar sind, weitgehend zu reduzieren. Mit dem *Investitionsprogramm –Energieeffizienz und Prozesswärme aus erneuerbaren Energien in der Wirtschaft* sollen bestehende Förderprogramme gebündelt und insbesondere Investitionen in Maßnahmen gefördert werden, die auf komplexere Produktionsprozesse ausgerichtet sind. Zudem sollen neue Konstruktionstechniken und Werkstoffe für eine emissionsarme Industrie sowie im Rahmen des Programms *CO<sub>2</sub>-Vermeidung und -Nutzung in Grundstoffindustrien*, CCU- und CCS-Maßnahmen gefördert werden, die zu einer Emissionsreduktion in der Grundstoffindustrie beitragen. Im Kontext der Nationalen Wasserstoffstrategie sollen von 2020 bis 2023 über eine Milliarde Euro für die Förderung von Investitionen in Technologien und großtechnische Anlagen in der Industrie, die Wasserstoff zur Dekarbonisierung von Herstellungsverfahren einsetzen, zur Verfügung stehen. Auf Bayerischer Ebene sind beispielsweise die Pläne zur verstärkten

## Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

Förderung der Energieeinsparung bzw. Verbesserung der Energieeffizienz bei Unternehmen sowie Investitionszuschüsse an Unternehmen für Energie- und CO<sub>2</sub>-sparende Investitionen in Gebäude, Anlagen und Prozesse zu nennen. Alle diese positiven Anreize sind zu begrüßen und weiter auszubauen.

Freiwillige Initiativen wie die Energieeffizienz-Netzwerke sollten weitergeführt werden. Bessere Informationen über Einsparpotenziale und Best-Practice-Beispiele, wie sie etwa im Rahmen des geplanten Umwelt- und Klimapakts Bayern gesammelt werden, stellen eine wertvolle Unterstützung dar. Zudem sind steuerliche Anreize für CO<sub>2</sub>-senkende Maßnahmen denkbar, wenn es sich um positive Anreize handelt, welche die Industrie nicht zusätzlich belasten. Grundsätzlich muss der Staat für die Dekarbonisierung des Industriesektors klare und langfristig verlässliche Rahmenbedingungen schaffen.

Eine besondere Herausforderung im Industriesektor ist die lange Lebensdauer der kapitalintensiven Produktionsanlagen von 50 bis 70 Jahren. Zudem sind etwa ein Drittel der Emissionen Prozessemissionen, die aufgrund der Zusammensetzung der Grundstoffe im Herstellungsprozess bei der konventionellen Produktion nicht vermieden werden können. In der chemischen Industrie ist die Produktion von Grundchemikalien für 75 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Für eine Dekarbonisierung der Industrie bedarf es einer Reihe an schnell umzusetzenden Maßnahmen:

- Förderprogramme aus dem Nationalen Dekarbonisierungsprogramm, die sich vor allem an energieintensive Branchen wie Stahl, Zement, Kalk und Chemie richten, müssen zeitnah und großzügig aufgesetzt werden.
- Für eine möglichst hohe Reduktion der Treibhausgasemissionen in der Industrie muss der Ersatz fossiler Brennstoffe durch Biogas und synthetisches Gas deutlich beschleunigt werden. Die notwendige Infrastruktur muss rechtzeitig und verlässlich zur Verfügung stehen und Planungsverfahren zügig durchgeführt werden. Gleichzeitig muss berücksichtigt werden, dass durch die Elektrifizierung bestimmter industrieller Prozesse der Strombedarf trotz Energieeinsparmaßnahmen sogar noch steigen kann, weshalb – gerade auch aus Klimaschutzgründen – unbedingt eine sichere und zuverlässige Stromversorgung im industriellen Maßstab bei international wettbewerbsfähigen Strompreisen gewährleistet sein muss.
- Für den Industriesektor müssen schnell Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Unternehmen die Möglichkeit zu geben, bereits im nächsten Investitionszyklus in klimaneutrale Technologien zu investieren. Ansonsten drohe ein Aufbrechen von integrierten Wertschöpfungsketten, was unter anderem Produktionsverlagerungen und gegebenenfalls Neuinvestitionen im Ausland zur Folge hätte. Die Industrie braucht eine langfristige, parteiübergreifende Zusicherung, dass in Deutschland international konkurrenzfähige Energiekosten für die energieintensiven Grundstoffindustrien sichergestellt werden.
- Das Hochfahren einer Kreislaufwirtschaft und die möglichst weitgehende Wiederverwendung von Materialien können mittel- bis langfristig einen erheblichen Beitrag zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Grundstoffindustrie leisten.
- Der Einsatz von CCS (Carbon Dioxide Capture and Storage) zur Eliminierung prozessbedingter Emissionen ist ein wichtiger Hebel und für eine weitgehende Treibhausgas-

## Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

neutralität bis 2050 unverzichtbar. Neue Technologien auf diesem Feld bieten mittelfristig eine vergleichsweise kostengünstige Reduktionsmöglichkeit für anderweitig nicht vermeidbare prozessbedingte Emissionen der Grundstoffindustrie. Es gilt, entsprechende Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 wie das Programm zur CO<sub>2</sub>-Vermeidung und -Nutzung in Grundstoffindustrien schnell umzusetzen. Hier müssen die politischen Weichenstellungen für eine Förderung solcher Anlagen getroffen werden. Außerdem muss durch Informationskampagnen die Akzeptanz für CCS in der Öffentlichkeit erhöht werden.

- Schließlich ermöglicht die konsequente Vernetzung und der Einsatz digitaler Technologien Prozessoptimierungen (Industrie 4.0), um noch bestehende Effizienz- und Einsparpotenziale zu heben. Beispiele sind intelligente Abschaltkonzepte, Energiemanagementsysteme und optimierte Regelungs- und Steuerungslogik. In diesem Bereich müssen Forschung und Entwicklung entsprechend gefördert werden (u. a. Stichwort Green IT).
- Unter Berücksichtigung des deutlich steigenden Absatzes von Industrierobotern in bestehenden Anwendungsbereichen und ihres absehbaren großflächigen Einsatzes in neuen Märkten müssen auch ihr Energieverbrauch und die Nachhaltigkeit berücksichtigt werden. Neben hoher Performanz und wirtschaftlicher Effizienz ist also durch die immer weitere Verbreitung intelligenter Roboterassistenten und anderer KI-Systeme die Entwicklung von wirtschaftlichen und energiebewussten KI-Algorithmen mitsamt entsprechender skalierbarer KI-Infrastruktur ein Schlüssel für den Hightech-Wirtschaftsstandort. Um diesem Bedarf gerecht zu werden, sollte eine Leuchtturinitiative Green AI aufgebaut und ausgerollt werden.
- Carbon Contracts for Difference können ein wirkungsvolles Mittel sein, die Industrie bei ihrem Transformationspfad zu unterstützen. Hier müssen jedoch noch offenen Fragen beantwortet werden, zum Beispiel was geschieht, wenn am Ende des Vertrags die geförderte Technologie immer noch nicht wettbewerbsfähig ist.

## 4.2 Anreize im Gebäudesektor

Große Potenziale sind im Gebäudebereich zu heben. Auf Gebäude in Deutschland entfallen rund 30 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und über 40 Prozent des Primärenergieverbrauches. Gemäß dem Klimaschutzgesetz müssen die Emissionen im Gebäudesektor bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 66 bis 67 Prozent sinken. Gleichzeitig liegt die Sanierungsquote seit Jahren bei ungefähr einem Prozent. Um die Klimaziele zu erreichen muss die durchschnittliche Sanierungsquote pro Jahr mindestens auf zwei Prozent verdoppelt werden.

Im Rahmen des Green Deals ist auf EU-Ebene eine Renovierungswelle für den Bausektor geplant. Die Sanierungsquote in den europäischen Mitgliedsstaaten liegt zwischen 0,4 Prozent und 1,2 Prozent und soll mindestens verdoppelt werden, um das Potential von höherer Energieeffizienz im Gebäudesektor auszuschöpfen. Des Weiteren sollen die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und die Bauproduktenverordnung überarbeitet werden.

Auf Bundesebene war Einführung der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung Anfang 2020 ein wichtiger Schritt. Nun müssen noch stärkere Anreize für den energetische Sanierung von gewerblichen Gebäuden gesetzt werden, etwa indem steuerliche Hemmnisse abgebaut werden, etwa durch die Abzugsfähigkeit von Sanierungskosten als sofort abzugsfähiger Erhaltungsaufwand.

Die Förderprogramme „Marktanreizprogramm zur Förderung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt“ der BAFA und das KfW CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm sind effiziente und funktionierende Maßnahmen für Energieeinsparung und Klimaschutz. Besonders zu begrüßen ist daher die geplante Aufstockung der Haushaltsmittel der Gebäudeförderprogramme um bis zu zwei Milliarden Euro im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets.

### **BAFA-Förderung für das Heizen mit Erneuerbaren Energien**

Mit dem zum 01. Januar 2020 angepassten „Marktanreizprogramm zur Förderung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt“ der BAFA wird das Heizen mit Erneuerbaren Energien gefördert. Die Förderung von Ölheizungen wurde komplett eingestellt. Wenn man eine bestehende Öl- oder Gasheizung besitzt, gibt es aber die Option der Erweiterung um eine neue Umweltheizung. Als solche kommen Wärmepumpen, Solarthermieanlagen und Biomasseanlagen infrage. Deren Investition wird vom BAFA mit bis zu 35 Prozent der förderfähigen Investitionskosten bezuschusst. Wenn man seine Ölheizung komplett austauscht, liegt die Förderung 10 Prozentpunkte höher. Die anrechenbaren förderfähigen Investitionskosten sind bei Wohngebäuden auf 50.000 Euro (brutto) pro Wohneinheit und bei Nichtwohngebäuden auf 3,5 Mio. Euro (brutto) begrenzt.

### **KfW CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm**

Die KfW fördert im Rahmen des KfW CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm mit zinsgünstigen Krediten den Einbau von Heizungsanlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien. Das Programm kann entweder mit einem BAFA-Zuschuss kombiniert (Ergänzungskredit) oder eigenständig genutzt werden. Allerdings darf die Summe aus Kredit und Zuschuss nicht die förderfähigen Kosten übersteigen. Den KfW-Ergänzungskredit kann betragen, wer durch Kauf Eigentümer an selbst genutzten oder vermieteten Wohngebäuden wird oder bereits Eigentümer ist und die Heizungsanlage austauschen möchte. Maximal gefördert werden 50.000 Euro pro Wohneinheit. Die Laufzeit des Kredits beträgt bis zu 10 Jahre bei einem festgeschriebenen Zinssatz für die Gesamtkreditlaufzeit.

### **Gebäudeenergiegesetz**

Auch das auf Bundesebene verabschiedete Gebäudeenergiegesetz als Regelwerk für die energetischen Anforderungen an Neubauten, an Bestandsgebäude und den Einsatz erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteversorgung von Gebäuden ist ein wichtiger Schritt. Mit dem Gebäudeenergiegesetz werden die Energieeinsparverordnung (EnEV), das Energiegesetz (EnEG) und das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) zusammengelegt. Dadurch sollen das Energieeinsparrecht für Gebäude entbürokratisiert und

vereinfacht sowie die EU-Gebäuderichtlinie umgesetzt werden. Für die Errichtung neuer Gebäude gilt künftig ein einheitliches Anforderungsprofil, in dem Energieeffizienz und erneuerbare Energien integrierbar sind. Generell soll der Primärenergiebedarf von Gebäuden geringgehalten und der Energiebedarf durch energetisch hochwertigen baulichen Wärmeschutz begrenzt werden. Kritisch ist das bereits im Klimapaket aufgenommene Einbauverbot von Ölheizungen ab dem Jahr 2026, da das Ölheizungsverbot gegen das Prinzip der Technologieoffenheit verstößt, insbesondere mit Blick auf klimafreundliche Brennstoffe, die künftig zur Verfügung stehen können.

Auf bayerischer Ebene ist das Ziel der Sanierung aller staatlichen Gebäude auf einen energetischen Standard, der einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand bis 2050 ermöglicht, ein richtiger Schritt. Auch das 10.000-Häuser-Programm ist ein effizientes Förderprogramm für innovative und intelligente Nutzung erneuerbarer Energien und die Einsparung von Emissionen in Gebäuden.

### 4.3 Anreize im Verkehrssektor

Die europäische und insbesondere die deutsche und bayerische Automobilindustrie sind durch die aktuellen Vorgaben der CO<sub>2</sub>-Reduktion im internationalen Wettbewerb bereits stark belastet, da es weltweit zwar ähnliche, aber kaum vergleichbar hohe Vorgaben gibt.

Wichtig ist, dass es im Verkehrssektor keinen Überbietungswettlauf der Reduktionsziele geben darf. Jetzt müssen vielmehr die Rahmenbedingungen geschaffen werden, die das Erreichen der ohnehin schon ambitionierten Vorgaben überhaupt erst ermöglichen. Für einen flächendeckenden, effektiven Klimaschutz soll bei einer sektorübergreifenden Betrachtung CO<sub>2</sub> zunächst in den Sektoren eingespart werden, wo dies kostengünstiger als im Verkehr möglich ist.

#### 4.3.1 Technologieoffenheit im Verkehrssektor zentrales Prinzip

Im Verkehrssektor finden Verbesserungen bei allen Antriebssystemen statt. Sowohl die Regulierung – auf bayerischer, deutscher und europäischer Ebene – als auch der Zuschnitt von Förderprogrammen und weiteren Maßnahmen, die der Automobilindustrie zugutekommen sollen, müssen das berücksichtigen. Anreize für neue Technologien müssen gesetzt werden, ohne bestehende einseitig zu belasten und immer so, dass auch alternative Lösungsansätze möglich bleiben. Ein wesentlicher Teil der Lösung muss eine Strategie sein, die Effizienz und Klimafreundlichkeit technologieoffen über alle Antriebe und Kraftstoffe steigert. Insbesondere in Biokraftstoffen und innovativen synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) liegt ein großes CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial, zumal damit auch erhebliche Verbesserungen im Bestand möglich sind.

Wenn es um die Festlegung von Grenzwerten oder Zielvorgaben geht, dann zählt zu einem technologieoffenen Ansatz auch der faire Vergleichsmaßstab, also ein fundiertes Bewertungsverfahren, das umfassend Vor- und Nachteile verschiedener Ansätze berücksichtigt

(z. B. die Lebenszyklusanalyse). Öffentliche Debatten, die einzelne Antriebstechnologien diskreditieren, sind nicht zielführend und sollten schnell versachlicht werden.

#### 4.3.2 Ausbau der Infrastruktur für klimafreundliche Antriebsarten

Laut dem Klimaschutzprogramm 2030 sollen bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es massiver Investitionen in den Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur. Im Rahmen des Corona-Konjunkturprogramms soll der Ausbau der Ladeinfrastruktur als notwendige Voraussetzung zum Hochlauf der E-Mobilität beschleunigt werden. Dazu soll der Masterplan Ladeinfrastruktur zügig umgesetzt werden, mit dem die Bundesregierung das Ziel verfolgt, die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter auszubauen, damit in Deutschland bis 2030 insgesamt eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. Der Bund plant, den Aufbau von öffentlichen Ladensäulen mit entsprechenden Programmen bis 2025 zu fördern.

Zudem soll das einheitliche Bezahlssystem für Ladesäulen nun zügig umgesetzt werden und durch eine Versorgungsauflage geregelt werden, dass an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden. Der Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (zum Beispiel bei Kitas, Krankenhäusern, Stadtteilzentren, Sportplätzen) soll im Rahmen des Masterplans intensiviert werden.

Bis 2030 sollen auf Bundesebene 1.000 Wasserstofftankstellen zur Verfügung stehen. Bayernweit sollen bis 2023 100 Wasserstofftankstellen errichtet werden. Im Rahmen der nationalen Wasserstoffstrategie soll zudem der koordinierte Aufbau einer bedarfsgerechten Tankinfrastruktur zur Versorgung der Fahrzeuge auch im schweren Straßengüterverkehr, im ÖPNV und im Schienenpersonennahverkehr gefördert werden. Hierfür enthält der Energie- und Klimafonds (EKF) über alle alternativen Technologien bis 2023 3,4 Milliarden Euro als Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur.

Eine Verbesserung der Ladeinfrastruktur ist auch das Ziel folgender Gesetzesvorhaben:

Entwurf des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG):

- Bei Neubau oder bei größerer Renovierung eines Wohngebäudes mit mehr als zehn Stellplätzen ist künftig jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten.
- Bei Neubau oder bei größerer Renovierung eines Nichtwohngebäudes mit mehr als zehn Stellplätzen muss jeder fünfte Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgerüstet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet werden.
- Bei bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen ist ab 2025 ein Ladepunkt zu errichten.

Entwurf zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes (WEModG):

- Bauliche Maßnahmen zur Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge werden privilegiert. Diese Maßnahmen sollen künftig nicht mehr der Zustimmung aller Wohnungseigentümer\*innen bedürfen. Vielmehr sollen Wohnungseigentümer\*innen

## Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

grundsätzlich einen Rechtsanspruch darauf haben. Die Eigentümerversammlung darf die Baumaßnahmen in der Regel nicht verwehren.

- Zusätzlich sollen grundsätzlich Mieter\*innen einen Anspruch darauf haben, dass bauliche Maßnahmen zur Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge erlaubt werden.

Diese Vorhaben gehen in die richtige Richtung, müssen aber selbstverständlich mit Augenmaß und Blick auf die Wirtschaftlichkeit umgesetzt werden. Um die Ladeinfrastruktur noch stärker voranzubringen, müssen die Vorgaben mit den Fördermöglichkeiten bestmöglich verzahnt werden:

- Die öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur, die durch die Bundesförderung Ladeinfrastruktur und das ergänzende bayerische Förderprogramm Ladeinfrastruktur gefördert wird, muss weiter ausgebaut werden. Zudem müssen Förderprogramme für den privaten, nicht-öffentlichen Bereich geschaffen werden.
- Mit dem Gesetzesvorhaben zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) wird lediglich EU-Recht 1:1 umgesetzt. Der Einbau von Ladestellen für Elektrofahrzeuge von Mieter\*innen sowie Wohnungseigentümer\*innen muss jedoch flankierend deutlich erleichtert werden. Hierzu brauchen wir weitreichende Förderprogramm für private Ladeinfrastruktur, inklusive Förderung des Netzanschlusses. Ein echter Mehrwert für den Nutzer läge darin, wenn ihm ein möglichst einfaches Komplettpaket angeboten und die Auseinandersetzung etwa mit dem Energieversorger abgenommen würde.
- Diese Anstrengungen zum Ausbau des Wasserstofftankstellennetzes unter anderem in der nationalen Wasserstoffstrategie sind zu begrüßen. Für ein weiteres Voranbringen der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie ist eine kontinuierliche Umsetzung und Weiterführung, insbesondere für Nutzfahrzeuge nötig.
- Hinsichtlich der von Experten als vergleichsweise kostengünstige Lösung empfohlenen Elektrifizierung von Autobahnen für den Einsatz von Oberleitungshybriden bei schweren Nutzfahrzeugen muss geprüft werden, wie realistisch eine europaweite Umsetzung wenigstens auf den meistbefahrenen Strecken ist.

#### 4.3.3 Kaufanreize zum freiwilligen Umstieg auf CO<sub>2</sub>-ärmere Antriebsarten

CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebsarten werden durch zahlreiche Förderprogramme unterstützt. Hervorzuheben ist dabei die Förderung bei Erwerb eines Elektroautos, Plug-in-Hybrids und Brennstoffzellenautos aufgrund der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus). Durch die Umweltprämie soll der Austausch der Kfz-Fahrzeugflotte durch klima- und umweltfreundlichere Elektrofahrzeuge gefördert werden. Im Zuge des Corona-Konjunkturpakets werden die Prämien des Bundes als Innovationsprämie verdoppelt. Das bedeutet zum Beispiel, dass bis zu einem Nettolistenpreis des E-Fahrzeugs von bis zu 40.000 Euro die Förderung des Bundes von 3.000 auf 6.000 Euro steigt. Im Corona-Konjunkturpaket wurde außerdem ein befristetes Flottenaustauschprogramm für Soziale Dienste sowie für Handwerker und KMU für Elektronutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen beschlossen.



[Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen](#)

Zudem fördert die Bundesregierung CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebsarten durch steuerliche Vorteile. Ein wesentlicher Aspekt sind Vorteile bei der Privatnutzung von Dienstelektrofahrzeugen, wie der 0,25 Prozent-Regelung für reine Elektro-Firmenwagen und bei der Kfz-Steuer. So sind etwa reine Elektrofahrzeuge aufgrund der Regelungen im „Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr“ in den ersten 10 Jahren komplett von der Kfz-Steuer befreit.

Daneben bestehen steuerliche Privilegien beim Aufladen von Elektrofahrzeugen von Arbeitnehmern bzw. bei der Unterstützung der Installation von privater Ladeinfrastruktur. Es wurden Regelungen getroffen, die zum einen das kostenlose oder kostengünstige Laden beim Arbeitgeber steuerlich begünstigen (und eine aufwendige Erfassung von Strommengen für die Lohnabrechnung damit nicht erforderlich machen) und zum anderen eine Handhabe bieten, dem Arbeitnehmer einen vereinfachten Kostenersatz für Aufwendungen durch das private Laden eines Firmenfahrzeugs zukommen zu lassen.

Die kürzlich beschlossene stärkere Ausrichtung der Kfz-Steuer an CO<sub>2</sub>-Emissionen hat eine Lenkungswirkung mit der auch der Klimaschutzaspekt betont wird. Die Ausrichtung an CO<sub>2</sub>-Emissionen orientiert sich an der Regelung der EU: Neue Pkw dürfen in der EU ab 2021 im Durchschnitt nur noch maximal 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen Kilometer ausstoßen. Problematisch ist, dass sich die deutsche Regelung auf jedes Auto bezieht und nicht wie in der EU vorgesehen, den Flottenwert berücksichtigt. Damit werden Hersteller, die den Flottenwert der EU einhalten, benachteiligt, da ihre Autos dennoch im Einzelfall, wenn der Wagen oberhalb des Flottenwertes liegt, im Verkauf eine höhere Belastung bekommen können. Trotzdem ist die Maßnahme insgesamt vergleichsweise moderat ausgefallen und insgesamt akzeptabel. Bei etwaigen weitergehenden Anpassungen wäre zu berücksichtigen, dass die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Straßenverkehr das Ergebnis einer Kombination unterschiedlicher Faktoren sind: Fahrzeugeffizienz, Fahrleistung und Lebensdauer des Fahrzeugs, Fahrstil, Fahrzeugbestand, CO<sub>2</sub>-Gehalt der genutzten Energieträger. Es ist daher eine ganzheitliche Betrachtung notwendig.

Um zusätzliche Kaufanreize zum freiwilligen Umstieg auf CO<sub>2</sub>-ärmere Antriebsarten zu schaffen, gibt es eine Reihe an Maßnahmen:

- Der Umweltbonus muss technologieoffen auf alle CO<sub>2</sub>-armen Antriebsarten ausgeweitet und mittelfristig auch für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden.
- Steuerliche Vorteile wie die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektro-Firmenwagen müssen für alle CO<sub>2</sub>-armen Antriebsarten gelten.
- Förderung für die Umrüstung und Anschaffung von CO<sub>2</sub>-neutralen Taxen, Bussen, Nutzfahrzeugen und Carsharing verstetigen.

#### 4.3.4 Anreize zur CO<sub>2</sub>-Minderung bei Nutzfahrzeugen

Zur Erreichung von Klimaneutralität ist ein Mix verschiedener Technologien erforderlich (batterieelektrische Antriebe, Bio-Fuels, synthetische Kraftstoffe, Wasserstoff). Die Brennstoffzelle kann ein wichtiger Baustein insbesondere im Langstreckenbereich werden.



#### Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

Zu begrüßen ist, dass die Bundesregierung beabsichtigt, sich bei der EU-Kommission für ein befristetes europaweites Flottenerneuerungsprogramm 2020/21 für schwere Nutzfahrzeuge zur Anschaffung von LKW der neuesten Abgasstufe Euro VI einzusetzen. Hier soll es einen Zuschuss beim Austausch von Euro 5-LKW von 15.000 Euro, beim Austausch von Euro 3 oder Euro 4-Fahrzeugen von 10.000 Euro geben.

- Die Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge muss deutlich vorangebracht werden. Dies betrifft sowohl die überregionalen Verkehrswege als auch strategische Ladepunkte, die der Reichweitensicherstellung in städtischen Ballungsräumen dienen. Dies ist erforderlich, um das Potenzial der Elektromobilität bei Nutzfahrzeugen auch in Bezug auf neue logistische Konzepte auf der „letzten Meile“ besser nutzen zu können.
- Klimafreundlicher Lieferverkehr muss erleichtert werden, zum Beispiel durch die Einrichtung spezieller Ladezonen, Ausnahmen bei Halteverböten und längere Lieferfenster.

Im Rahmen des Corona-Konjunkturprogramms plant der Bund zudem in ein „Bus- und LKW-Flotten-Modernisierungs-Programm“ zu investieren, das privaten und kommunalen Betreibern zur Förderung alternativer Antriebe gleichermaßen offensteht. Um die Nachfrage nach E-Bussen zu erhöhen und den Stadtverkehr umweltfreundlicher zu machen, soll außerdem die Förderung für E-Busse und deren Ladeinfrastruktur bis Ende 2021 befristet aufgestockt werden.

#### 4.3.5 Anreize zum Verkehrsträgerwechsel

Die Maßnahmen der Bundesregierung, um Anreize für den Verkehrsträgerwechsel zu schaffen, sind grundsätzlich zu begrüßen. Wichtig ist, dass Wahlfreiheit bestehen bleibt, emissionsarme Alternativen aber attraktiver ausgestaltet werden, insbesondere auch für den Güterverkehr.

Die Bundesregierung will das Nahverkehrsnetz ausbauen und ab 2025 dafür 2 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung stellen. Insgesamt werden bis 2030 86 Milliarden Euro in das Schienennetz investiert und von 2020 bis 2030 jährlich eine Milliarde Euro für Modernisierung, Ausbau und Elektrifizierung bereitgestellt. Die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr wurde zum Jahresbeginn 2020 auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent gesenkt.

Darüber hinaus brauchen wir:

- Verstetigung der Investitionen in Ausbau, Modernisierung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Schienen- und Binnenschiffverkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau unter Einbeziehung der Drehscheiben zum Lkw-Verkehr.
- Attraktive Angebote im ÖPNV und Fernverkehr, intelligentere Vernetzung der Verkehrsträger, insbesondere auch im Güterverkehr (z. B. attraktivere Lösungen für Einzelwagenverkehre auf der Schiene).

#### 4.3.6 Effizientere Organisation von Mobilität durch Innovationen

Innovationen können maßgeblich zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor beitragen. So plant die Bundesregierung etwa die praxisnahe Erprobung von Automatisierung, Vernetzung und dem Einsatz von künstlicher Intelligenz für nachhaltige Mobilität auf digitalen Testfeldern und Demonstrationsvorhaben fortzusetzen und zu intensivieren.

In Bayern sollen in einer geplanten Modellregion zur „Zukunft der Mobilität“ innovative Mobilitätslösungen u.a. mit dem Fokus auf Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen erprobt werden und eine ganzheitliche und verkehrsträgerübergreifende Betrachtung der Zukunftsfragen der Mobilität erfolgen. Dabei sollen insbesondere die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger, die Entwicklung automatisierter Fahrsysteme mit der dafür erforderlichen Infrastruktur, die Erprobung innovativer Antriebstechnologien und der Aufbau nutzerfreundlicher Mobilitätsplattformen im Fokus stehen.

Weitere wichtige Ansätze für eine effizientere Organisation von Mobilität sind unter anderem:

- Konsequenter Einsatz digitaler Technologien, zum Beispiel intelligente Verkehrsleitsysteme, Verkehrsflusssteuerung, Parkraummanagement, Platooning und Plattformen zur verkehrsträgerübergreifenden Vernetzung.
- Aufstockung der Förderprogramme für Ausrüstung der Infrastruktur (zum Beispiel C2X-Kommunikation) und zur Durchführung von Pilotprojekten mit Leuchtturmcharakter.
- Einsatz Künstlicher Intelligenz (KI) für die Organisation von Mobilität gezielt fördern (bei Bedarf Aufstockung der für KI vorgesehenen Mittel, Ausweisung entsprechender Programmschwerpunkte im Bereich Mobilität).
- Emissionsfreie bzw. -arme und zugleich bedarfsgerechte Mobilität als zentrales Thema der Agentur für Sprunginnovationen verankern (Innovationswettbewerbe, Spitzenprojekte) und die Mittel für die Agentur deutlich aufstocken.

#### 4.4 Anreize in der Landwirtschaft

Die Landwirtschaft, auf die knapp sieben Prozent der bundesweiten Treibhausgasemissionen zurückfallen, wird zunehmend für den Klimaschutz in Verantwortung gezogen, ist jedoch auch selbst von den Folgen des Klimawandels stark betroffen. Gleichzeitig können viele natürliche landwirtschaftliche Emissionen nicht vollständig vermieden werden.

Zur Sicherstellung des Erreichens der Emissionsminderungsziele in der Landwirtschaft hat das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) ein Maßnahmen-Paket entwickelt. Die Klimaschutzmaßnahmen betreffen unter anderem die Senkung der Stickstoffüberschüsse, Energetische Nutzung von Wirtschaftsdüngern, Ausbau des Ökolandbaus, Emissionsminderungen in der Tierhaltung, Humuserhalt und Humusaufbau im Ackerland.

## Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

Auf europäischer Ebene möchte die EU-Kommission noch in diesem Jahr die Farm-to-Fork Strategie auf den Weg bringen. Diesbezüglich muss die EU-Kommission sicherstellen, dass eine zu einseitige Belastung der Erzeugerseite unter allen Umständen verhindert wird. Die Anforderungen zur Treibhausgasreduktion müssen gleichmäßig auf die gesamte Lebensmittelwertschöpfungskette verteilt werden.

Auf bayerischer Ebene sind die Pläne aus der bayerischen Klimaschutzoffensive zur Intensivierung der Forschung zur klimaangepassten und klimaschonenden Landwirtschaft, die Verstärkung der Förderung des Ökolandbaus sowie der Aufbau einer Beratungsinitiative zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen in der Rinderzucht ebenso notwendige Maßnahmen wie ein intensiver Ausbau von Forschung und Digitalisierung. Die vorgesehenen Förderprogramme für Treibhausgasreduktion in der Tierhaltung müssen großzügig ausgestaltet und schnell umgesetzt werden. So können die Kosten für lokales Fleisch in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen gehalten und die internationale Wettbewerbsfähigkeit bayerischer Produzenten gesichert werden.

Ein zentraler Hebel für die Senkung der Treibhausgasemissionen in der Landwirtschaft ist die Steigerung der Effizienz der landwirtschaftlichen Produktion und damit die Senkung der Treibhausgasemissionen bezogen auf die produzierte Einheit.

Zur Minderung von Treibhausgasemissionen in der Landwirtschaft sollten die folgenden Anreize dabei primär gesetzt werden:

- Um zur Reduktion der Methanemissionen die Verwertung von Gülle in Biogasanlagen zu erleichtern, sind entsprechende Anpassungen im EEG erforderlich. Bestandsanlagen, deren erster EEG-Vergütungszeitraum ausgelaufen ist, sollten zum Beispiel die Möglichkeit erhalten, durch einen Wechsel in die Sondervergütungskategorie für Gülleanlagen einen zweiten Vergütungszeitraum zu erlangen. So kann verhindert werden, dass die bestehende Güllevergärung nach Auslaufen des EEG-Vergütungszeitraums der Anlagen wegbreicht und wertvolle Methaneinsparungen verloren gehen.
- Lösungen zur Abdeckung von Gärrestlagern müssen technologieoffen gefördert werden.
- Die Düngeverordnung und die neue Stoffstrombilanz müssen praxistauglich und unbürokratisch umgesetzt werden. Begleitet werden sollte die Umsetzung des neuen Düngerechts mit einem Förderprogramm für emissionsmindernde Ausbringungstechniken sowie weiteren Fördermaßnahmen zur Effizienzsteigerung in der Düngung und Fütterung.
- Marktperspektive für Bio-Fuels schaffen, denn Biokraftstoffe schließen Stoffkreisläufe: So entsteht zum Beispiel bei der Produktion von Biodiesel aus heimischem Raps auch Rapsschrot als Proteinfutter für Tiere.
- Die Forschung zur klimaoptimierten Fütterung muss gezielt gefördert werden.
- Die Humusanreicherung als CO<sub>2</sub>-Senke muss gezielt erforscht werden.
- Energieberatung in Kombination mit Förderprogrammen sind wirkungsvolle Hebel, um die Energieeffizienz in der Landwirtschaft zu erhöhen.
- Damit auch in der Landwirtschaft die Digitalisierung weiter vorangetrieben werden kann, um weitere Effizienzpotenziale zu heben (Smart Farming, zum Beispiel mit Einsatz

hochauflösender Satellitenbilder), ist ein flächendeckender Ausbau leistungsfähiger Kommunikationsnetze notwendig.

#### 4.5 Anreize in der Abfallwirtschaft

Die Abfallwirtschaft leistet bereits einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Recyclingmaßnahmen, Abfalltrennung und energetische Nutzung der verbleibenden Restabfallmengen tragen erheblich zur Treibhausgasreduzierung bei. Den größten Beitrag und zukünftiges Potential zur Senkung von Treibhausgasemissionen im Abfallsektor liefert die bessere Erfassung und energetische Nutzung von Deponiegasen und das Ablagerungsverbot für nicht vorbehandelte organisch abbaubare Siedlungsabfälle. Seit 1990 sind die Emissionen in der Abfallwirtschaft bundesweit mit über 70 Prozent besonders stark gesunken. Eine Intensivierung bisheriger Maßnahmen und ein Hochlaufen der Kreislaufwirtschaft können zu einer weiteren Verringerung der Treibhausgasemissionen führen.

Gemeinsame Regeln für die Herstellung, den Handel und das Recycling von Produkten sind auch im EU-Binnenmarkt unabdingbar. Die Kreislaufwirtschaft weist ein enormes Potenzial für neue Tätigkeiten und Arbeitsplätze auf und neue Recyclingtechnologien und Geschäftsmodelle der Kreislaufwirtschaft bieten große Chancen für innovative, emissionsarme Technologien sowie nachhaltige Produkte und Dienstleistungen. Unternehmen müssen daher aufgrund ihres Wissens über erfolgreiche Verfahren, Rohstoffe und Spezifikationen im Mittelpunkt einer funktionierenden und wettbewerbsorientierten Kreislaufwirtschaft stehen. Industrie und Politik müssen zudem intensiv zusammenarbeiten, damit funktionierende Märkte für Recyclingrohstoffe entstehen können. Wichtig ist dabei innovative und wirtschaftsverträgliche Ansätze durch starre Vorgaben und zu hohe Regulierung nicht zu gefährden oder nicht gewollte Marktverzerrungen zu verhindern.

Eine Reihe an Maßnahmen bietet zusätzliches Reduktionspotential in der Abfallwirtschaft:

- Das in Deutschland bereits geltende Deponierungsverbot für unbehandelte Siedlungsabfälle soll spätestens ab 2030 europaweit eingeführt werden.
- Insbesondere für mineralische Abfälle müssen neue Deponierungsmöglichkeiten geschaffen werden.
- Künftig sollen auch Belüftungsprojekte größerer Deponien oder Deponieabschnitte im Rahmen der Fördermöglichkeiten kommunaler Klimaschutz-Modellprojekte umgesetzt werden.
- Die optimierte Sammlung von Gasen auf Deponien muss stärker gefördert werden. Der Einsatz von CCS (Carbon Dioxide Capture and Storage) bietet erhebliches Potential auch in der Abfallwirtschaft.
- Konzepte zur Kreislaufführung von Materialien und Produkten müssen alle Aspekte der Nachhaltigkeit, also ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen berücksichtigen.
- Für Recyclingrohstoffe müssen einheitliche Qualitätsstandards geschaffen werden.
- Eine Erhöhung des derzeitigen Rezyklateinsatz aller verwendeten Rohstoffe bietet erhebliches Einsparungspotential. Kreislaufwirtschaft ist aber mehr als gute Entsorgung. Um Rohstoffe bestmöglich wieder in den Kreislauf zurückzuführen, muss auch die

[Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen](#)

Nachfrage nach Rezyklaten gefördert und stabilisiert werden. So gelingt die Einsparung von Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> und so werden auch Investitionen für besseres Recycling angestoßen.

- Förderprogramme zur klimafreundlichen Umrüstung der bestehenden Fahrzeugflotten in der Abfallwirtschaft sowie zu Pilotprojekten und Infrastrukturmaßnahmen zum Einsatz von E-Mobilität und alternativen Kraftstoffen müssen forciert werden.
- Für Elektronikschrott und gefährliche Batterien ist eine verbesserte Infrastruktur für Sammlung und Aufbereitung notwendig. Für Lithium-Ionen-Akkus aus Hausgeräten und Verkehrsmitteln ist ein wirkungsvolles Pfandsystem unverzichtbar. Auch die gesetzlich vorgeschriebene Recyclingquote bei Batterien von 45 Prozent muss überdacht werden.

## 5 Emissionshandel

### Marktwirtschaftlicher Mechanismus für Klimaschutz

Der Emissionshandel ist ein marktwirtschaftliches Instrument zur Reduktion von Treibhausgasemissionen und ein effizienter Mechanismus für den Klimaschutz. Langfristiges Ziel sollte jedoch eine globale, marktbasierende und sektorübergreifende CO<sub>2</sub>-Bepreisung sein.

#### 5.1 Erweiterung des europäischen Emissionshandelssystems

Auf europäischer Ebene ist das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) ein funktionierender Mechanismus und leistet einen signifikanten Beitrag zur Reduktion der europäischen Treibhausgasemissionen. Aktuell sind etwa 40 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen der EU im europäischen Emissionshandelssystem erfasst. Nach dem Prinzip des sogenannten „Cap & Trade“ wird eine jährlich sinkende Obergrenze (Cap) festgelegt, wie viele Emissionen von den emissionshandlungspflichtigen Anlagen insgesamt ausgestoßen werden dürfen. Jedes Unternehmen im EU-ETS erwirbt Emissionszertifikate und ist verpflichtet, ausreichend Zertifikate für die ausgestoßenen Treibhausgasemissionen vorzulegen. Überschüssige Zertifikate können behalten oder verkauft werden. Somit werden Emissionen dort eingespart, wo es am kostengünstigsten möglich ist. Dies gewährt Unternehmen ein großes Maß an Flexibilität. Sie können selbst entscheiden, ob sie in klimaschonende Technologien investieren oder Emissionsberechtigungen kaufen.

Der EU-Emissionshandel reguliert die Emissionen der energieintensiven Industrie und des Stromsektors sowie die Emissionen des innereuropäischen Luftverkehrs. In der kommenden vierten Handelsperiode (2021-2030) wird die Menge an CO<sub>2</sub>, die maximal emittiert werden darf, jährlich um 2,2 statt wie bisher um 1,74 Prozent reduziert. Für die Industrie-sektoren, die einem starken internationalen Wettbewerb und einem hohen Carbon-Leakage-Risiko ausgesetzt sind, wird die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten weitergeführt.

Im Rahmen des Green Deal plant die EU-Kommission, das EU-ETS auf den Seeverkehr auszuweiten. Eine Ausweitung auf weitere Sektoren soll bis Juni 2021 geprüft werden und eine Bewertung zum Gebäudesektor bereits 2020 folgen.

Entscheidet sich die EU für eine Anhebung des 2030-Klimaziels, müssten folglich auch die Zielvorgaben im EU-Emissionshandel entsprechend verschärft werden. Laut ersten Schätzungen müsste Deutschland bei einem EU-Ziel von 55 Prozent sein nationales Ziel auf knapp über 60 Prozent erhöhen. Dementsprechend müssten auch die im Bundesklimaschutzgesetz verankerten Sektorziele angehoben werden, obwohl die aktuellen Ziele bereits mit großen Unsicherheiten und Herausforderungen verbunden sind.

Generell muss ein internationaler CO<sub>2</sub>-Preis für alle Sektoren als übergeordnetes Ziel gelten. Eine sektorübergreifende Ausweitung des EU-ETS ist ein sinnvoller Zwischenschritt, zumal er auf ein marktwirtschaftliches Anreizsystem setzt. Bei einer Integration der Sektoren Gebäude und Verkehr in den EU-ETS ist jedoch zu beachten, dass dies zu schneller steigenden Zertifikatspreisen führen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie kurz- und mittelfristig gefährden kann. Bei den Sektoren Verkehr und Gebäude besteht die Gefahr, dass erst bei sehr hohen CO<sub>2</sub>-Preisen eine Lenkungswirkung erzielt wird und für diese Sektoren der Zertifikatekauf im Gegensatz zu entsprechenden Reduktionsmaßnahmen die günstigere Alternative darstellen würde. Insbesondere für die energieintensive Industrie müssen daher wirkungsvolle und zuverlässige Maßnahmen zum Carbon-Leakage-Schutz (zum Beispiel Ausweitung der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten) und zur Vermeidung von Marktverwerfungen getroffen werden. Sollten Verkehr und Gebäude auch über einen europäischen Emissionshandel reguliert werden, wäre daher zumindest für eine Übergangsphase nur der Handel in einem separaten System eine akzeptable Lösung. Da langfristig eine Verknüpfung dieses separaten Systems mit dem EU-ETS anzustreben ist, müssen zu diesem Zweck jedoch frühzeitig Vorkehrungen getroffen werden, die eine Verbindung der beiden Systeme ermöglichen.

## 5.2 Nationales Emissionshandelssystem

Für das Jahr 2021 ist die Einführung eines nationalen Brennstoffemissionshandels (nETS) in den Sektoren Wärme und Verkehr vorgesehen. Dieser soll maßgeblich zur Reduzierung nationaler Treibhausgasemissionen beitragen und die Erfüllung der Vorgaben der EU-Lastenteilung auf Bundesebene sicherstellen. Inverkehrbringer oder Lieferanten von Heizöl, Erdgas, Benzin und Diesel werden verpflichtet, für den von ihren Produkten verursachten Treibhausgas-Ausstoß Verschmutzungsrechte in Form von Zertifikaten zu erwerben, die über das nationale Emissionshandelssystem gehandelt werden können.

Der Preis der Zertifikate für das Jahr 2021 soll zunächst bei 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> liegen und dann schrittweise bis auf 55 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2025 ansteigen. Für das Jahr 2026 soll ein Preiskorridor von mindestens 55 und höchstens 65 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> gelten.

Durch die Einführung einer Emissionsobergrenze kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoß effektiv verringert werden. Der Mengencharakter des nETS wird jedoch konterkariert, indem zumindest im Jahr 2026, gegebenenfalls auch darüber hinaus, ein Mindest- und Höchstpreis eingeführt werden. Mindestpreise bergen die Gefahr, dass sie im politischen Prozess immer wieder angehoben werden. Dies gefährdet die Planungssicherheit der Unternehmen. Der Höchstpreis reduziert das Carbon-Leakage-Risiko, unklar ist jedoch, wie der Mechanismus bei Erreichen des Höchstpreises ausgestaltet wird.

Generell ist es gut, dass auf eine CO<sub>2</sub>-Steuer verzichtet wurde und mit dem nationalen Brennstoffemissionshandel jedenfalls perspektivisch auf ein marktwirtschaftliches System gesetzt wird. Insgesamt gilt jedoch, dass ein nationaler CO<sub>2</sub>-Preis nur eine Übergangslösung sein darf. Die Bundesregierung muss sich sofort dafür einsetzen, eine europäische

Lösung herbeizuführen. Wichtig ist, von Anfang an Anschlussfähigkeit anzustreben, um die Systeme im Sinne einer sektorübergreifenden Betrachtung perspektivisch zusammenführen zu können. Da sowieso erst ab 2026 ein echtes Handelssystem greifen soll, sollte die verbleibende Zeit für eine europäische Lösung ausreichen. Mit dem Kohleausstiegsgesetz wird diese Überlegung zumindest aufgegriffen.

Dass der Emissionshandel nicht direkt für den Gebäudesektor, sondern für Wärme eingerichtet werden soll, ist insofern problematisch, als damit auch die Wärmeerzeugung in Industrieanlagen umfasst wird. Hier sind folgende Entlastungstatbestände für die Industrie dringend erforderlich:

### **1. Carbon-Leakage-Schutz für die mittelständische Industrie**

Im BEHG fehlt ein wirksames Instrument, das die Wettbewerbsfähigkeit sicherstellt und damit einen zuverlässigen und hinreichenden Carbon-Leakage-Schutz gewährleistet. Ein solcher Carbon-Leakage-Schutz ist in § 11 Abs. 3 BEHG immerhin vorgesehen (nach Änderungsgesetz rückwirkend zum 01. Januar 2021). Er soll über eine Rechtsverordnung geregelt werden, die aktuell jedoch noch nicht vorliegt.

Zum Beginn des nETS ist in jedem Fall eine wirksame Entlastungsregelung nötig. Diese muss für das gesamte produzierende Gewerbe gelten. In der Einführungsphase des nETS muss sie im vollen Umfang der zusätzlichen Belastungen gewährt werden. Trotz Zusicherung einer rückwirkenden Entlastung muss die entsprechende Rechtsverordnung bereits zum Beginn des nETS vorliegen, um Planungssicherheit für die Unternehmen zu gewährleisten. Eine rückwirkende Entlastung reicht außerdem nicht aus, da vor allem in der Corona-Krise den Unternehmen keine Liquidität entzogen werden darf.

### **2. Doppelbelastung für EU-ETS vermeiden**

Eine weitere Problematik besteht darin, dass im EU-ETS die Endverbraucher zertifikatspflichtig sind (Downstream-ETS), im nETS jedoch die Inverkehrbringer der Brennstoffe den CO<sub>2</sub>-Preis zahlen und die Industrieanlagen nur indirekt bepreist werden (Upstream-ETS). Die Emission wird damit an zwei unterschiedlichen Punkten direkt bepreist. In der Konsequenz wird der Anlagenbetreiber doppelt belastet, da davon auszugehen ist, dass der Inverkehrbringer die Kosten durchreicht.

Zur Vermeidung dieser Doppelbelastungen ist eine angemessene Ex-ante-Regelung zu finden, d. h. dass die Doppelbelastung vorab vermieden werden soll. Eine entsprechende Verordnungsermächtigung gibt § 7 Abs. 5 BEHG. Der Ordnungsgeber muss umfassend sicherstellen, dass den nicht direkt am nationalen Emissionshandel beteiligten Unternehmen keine Doppelbelastung droht. Die Verordnung muss daher eine Befreiung der für EU-ETS-Anlagen gelieferte Brennstoffe vom nationalen CO<sub>2</sub>-Preis zum Zeitpunkt der Lieferung, spätestens zum Zeitpunkt der Abrechnung, rechtsicher gewährleisten.



## 6 Klimaschutz als Treiber von Innovation und Wachstum

Deutschland muss Innovationsführerschaft bei klimafreundlichen Technologien übernehmen und mögliche Game-Changer gezielt erforschen

Klimaschutzpolitik muss immer auch aktive Standort- und Wirtschaftspolitik sein. Ein intelligent verzahnter, möglichst effizienter und international vergleichbarer Klimaschutz zahlt sich auch wirtschaftlich aus. Die dafür nötigen Investitionen stellen ein umfassendes Infrastruktur- und Modernisierungsprogramm dar, von dem viele Branchen profitieren können. Effizienzsteigerungen, sofern sie streng nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit umgesetzt und gezielt gefördert werden, verbessern die internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie. Gleichzeitig reduzieren sich die Importe fossiler Energieträger deutlich.

Die Entwicklung von Megatrends, die für die erfolgreiche Zukunft des High-Tech-Standorts Deutschland fundamental sind, können intelligent mit klimafreundlichen Maßnahmen verknüpft und vorangetrieben werden, zum Beispiel in den Bereichen Digitalisierung, Künstliche Intelligenz, Mobilitätswandel, Sharing Economy und Kreislaufwirtschaft.

### 6.1 Klimaschutz-Forschung vorantreiben und Klimaschutzfreundliche Technologien entwickeln.

Effektiver Klimaschutz erfordert umweltfreundliche und nachhaltige Technologien. Ziel muss es sein, Deutschland zum Leitanbieter für klimafreundliche und ressourceneffiziente Technologien zu positionieren. Je größer der internationale Konsens für einen ambitionierten Klimaschutz wird, wovon mittelfristig im Zuge steigender Klimakosten auszugehen ist, desto größer wird auch die internationale Nachfrage nach klimafreundlichen Technologien.

Damit dies gelingt, muss die Erforschung innovativer klimafreundlicher Technologien bis zur Marktreife gezielt vorangetrieben werden. Welche Technologien besonders vielversprechend für Bayern, Deutschland und die EU sind, analysiert der Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft in seinem aktuellen Schwerpunktthema *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*. Die Ergebnisse werden zum Jahresende 2020 veröffentlicht.

Auch unabhängig von konkreten Technologien muss die Forschung im Bereich Klimaschutz gezielt unterstützt werden. Dabei sollten beispielsweise Leuchtturm-Projekte aufgesetzt werden, die sich auf eine bestimmte Anwendung, vor allem aber auf ein zu lösendes Problem fokussieren.

Zu begrüßen sind auf bayerischer Ebene die in der Klimaschutzoffensive geplanten Maßnahmen zum Ausbau der Forschung im Bereich Klimaschutz und Anpassung an den

Klimawandel sowie die Gründung des Bayerischen Zentrums für Klimaresilienz und Klimaforschung in Augsburg und die Einrichtung eines Klimazentrums am Landesamt für Umwelt, in dem alle unmittelbar mit dem Klimawandel betroffenen Einheiten wie Klimaschutz, -anpassung und -forschung gebündelt werden sollen.

## 6.2 Innovationen gezielt fördern

Die gezielte Förderung von Innovationen und neuen Technologien hilft, die internationale Sichtbarkeit des Wissenschaftsstandorts zu verbessern. Insbesondere Bayern nimmt unter den internationalen High-Tech-Regionen einen Spitzenplatz ein und bayerische Unternehmen verfügen über ein hohes Potenzial, um ihre Innovationskraft bei Produkten und Dienstleistungen weiter zu stärken.

Innovative Ideen von etablierten Unternehmen, Start-ups oder anderen Akteuren können aber nur dann zügig marktreif werden und den Weg in die Breite finden, wenn regulatorische Hürden beseitigt, bürokratische Prozesse schlanker und die Rahmenbedingungen für Investitionen in Zukunftstechnologien verbessert werden. Eine transparente Forschungslandschaft, zentrale Ansprechpartner und einheitliche, klare sowie überschaubare Förderkonditionen sind notwendig, damit die Unternehmen die Unterstützungsangebote auch gut annehmen. Standardisierte Verfahren, schnelle Antragsbearbeitung und kurze Bewilligungsfristen tragen zu einem verlässlichen und gesicherten Erscheinungsbild bei. Dies gewährleistet eine zielgerichtete und effektive Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden Fördermittel. Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Konjunkturlage müssen zudem Förderregularien und auf der EU-Ebene das Beihilferecht überdacht werden, damit die F+E Aktivitäten nicht ausgebremst werden und staatliche Mittel zukunftsorientiert eingesetzt werden können.

Im Klimaschutzprogramm 2030 verweist die Bundesregierung zu Recht auf die Verknüpfung von Klimaschutz, wirtschaftlichen Auswirkungen und gesellschaftliche Akzeptanz sowie auf Wettbewerbsfähigkeit und notwendige rechtliche Rahmenbedingungen im Bereich Forschung und Entwicklung. Die geplanten Forschungsinitiativen etwa zur Vermeidung von Prozessemissionen in der Industrie, zu synthetischen Energieträger sowie Initiativen im Bereich der Energiewende sind notwendige Maßnahmen.

Auch die Forschungsförderung KMU-innovativ sowie die Einführung der steuerlichen Forschungsförderung sind zu begrüßen. Allerdings greift bei der steuerlichen Forschungsförderung die Fokussierung allein auf kleine und mittlere Unternehmen zu kurz und die aktuell vorgesehene Fördersummenbegrenzung führt bei großen Forschungsprojekten nur zu einem kleinen Fördereffekt. Zudem muss der Bürokratieaufwand für die Unternehmen so gering wie möglich gehalten werden.

Indem Deutschland verstärkt Anreize für Investitionen in innovative Klimaschutztechnologien setzt, kann schließlich auch der Beitrag des Privatsektors für die Klimafinanzierung noch weiter ausgebaut werden.

## 7 Klimafinanzierung – Sustainable Finance

Vorgaben zu klimafreundlicher Finanzierung mit mehr Umsicht gestalten.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz haben sich auch an den Finanzmärkten zu einem zentralen Thema und wichtigen Anlagekriterium entwickelt. Finanzmarktakteure stellen nachhaltige, umweltfreundliche und klimaschonende Aspekte zunehmend in den Mittelpunkt ihrer Anlageentscheidungen.

Mittels der Sustainable-Finance-Strategie der EU sollen auch vermehrt privatwirtschaftliche Investitionen in Klimaziele forciert werden (siehe auch vbw Studie *Sustainable Finance – Effekte auf die Realwirtschaft*, Juni 2020). Das in Teilen bereits beschlossene Regulierungspaket beinhaltet eine Taxonomie (Bewertungsschema zur klaren Definition von Nachhaltigkeit), eine Weiterentwicklung der nichtfinanziellen Berichtspflichten der Unternehmen und perspektivisch einen Green-Bond-Standard. Geprüft werden soll zudem, ob Kapitalhinterlegungspflichten mit Bezug auf Klimarisiken anzupassen sind – im Rahmen eines „Green Supporting Factor“ sind geringere Eigenkapitalquoten von Finanzinstituten bei Investitionen in ökologische Finanzprodukte in der Diskussion – und wie das Finanzsystem den Umgang mit klimabedingten Katastrophen erleichtern kann.

Auf Bundesebene soll der Sustainable Finance-Beirat auf Initiative des Bundesfinanz- und des Bundesumweltministeriums die Bundesregierung bei der Erarbeitung einer nationalen Sustainable Finance-Strategie beraten und dazu konkrete Handlungsempfehlungen entwickeln. Der Zwischenbericht des Sustainable Finance Beirats geht über die EU-Regulierung deutlich hinaus und enthält einen breiten Katalog an detaillierten Handlungsempfehlungen, die zu noch höheren Belastungen für Finanz- und Realwirtschaft führen können. Dazu gehören zusätzliche umfassende, nicht finanzielle Offenlegungsverpflichtungen zu Nachhaltigkeitsfragen, die perspektivisch sogar KMUs erfassen. Zudem soll eine öffentlich zugängliche Rohdatenbank über nachhaltigkeitsbezogene Daten aller Unternehmen geschaffen sowie Investoren und Kreditinstitute zur systematischen Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsparametern im Risikomanagement verpflichtet werden. Zudem erfasst der Bericht auch die auf EU-Ebene nicht präzisierten sozialen und Governance-Kriterien.

Eine Harmonisierung verschiedener Standards zu ökologischer Nachhaltigkeit kann zwar die bereits gute Marktentwicklung auf dem Feld nachhaltiger Finanzanlagen weiter stützen. Die Regulierung zu Sustainable Finance geht jedoch weit darüber hinaus und führt zu massiven Belastungen der Realwirtschaft. Das Finanzsystem ist rechtssystematisch nicht der richtige Ort, um klimapolitische Ziele durchzusetzen. Der derzeitige EU-Ansatz, über delegierte Verordnungen – weitgehend ohne Einbeziehung der Realwirtschaft – Standards zu ökologischer Nachhaltigkeit festzulegen, birgt darüber hinaus die erhebliche Gefahr von unkalkulierbaren Marktverzerrungen und Risiken im Finanzsektor wie in der Industrie. Die EU-Sustainable-Finance-Regulierung ist nur dem Grunde nach auf Freiwilligkeit ausgerichtet. Durchbrochen wird das Prinzip schon von den neuen Offenlegungspflichten. Das Bündel ihrer Wirkungsmechanismen wird im Zusammenspiel mit Druck aus dem Markt, der

Aufsicht, dem öffentlichen Förderwesen und weiteren gesetzlichen Vorgaben alle Unternehmen treffen, vielfach mit zwingendem Charakter.

Nationale Alleingänge, wie von der Bundesregierung angestrebt, sind keinesfalls akzeptabel. Am Ende dient dieser Kurs auch nicht dem Klima, da die Wirtschaft ihren dringend notwendigen Beitrag zur Klimapolitik nur leisten kann, wenn sie nicht mit unnötiger Bürokratie belastet wird, sondern stark und wettbewerbsfähig aufgestellt ist. Ziel muss es sein, einen ambitionierten Fahrplan zu erarbeiten, der die gewachsenen Stärken des Standorts Deutschland nutzt, um langfristige Wettbewerbsfähigkeit mit der Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen zu verbinden.

Mit den Sustainable-Finance-Regulierungen und -Strategien sind überbordende Bürokratielasten ebenso verbunden wie Marktverwerfungen, die sich aus übermäßiger Lenkung ergeben. In der Realwirtschaft drohen neue Finanzierungshindernisse für Vorhaben, die nicht in das Bewertungsschema der Regulierung passen, während auf den Finanzmärkten zusätzliche Unsicherheit entstehen kann. Insgesamt müssen weitere Regulierungsschritte sehr viel sorgfältiger angegangen werden als die bisherige Regulierung und den angesprochenen Risiken entgegenwirken.

Wesentliche Anliegen in diesem Zusammenhang sind:

- Taxonomie praxistauglich ausgestalten, umfassende Berücksichtigung industrie- und standortpolitischer Anliegen sicherstellen.
- Nachhaltigkeitsbeitrag von Unternehmen in Wertschöpfungs- und Lieferketten berücksichtigen.
- Risiken der klimapolitisch motivierten Transformation in Unternehmen beherrschbar und die Transformation selbst finanzierbar halten.
- Überbordende Bürokratielasten und neue Offenlegungspflichten vermeiden.
- Unternehmen offen, rasch und verständlich über Aufwand und Auswirkungen durch Sustainable Finance informieren.

Kritisch zu sehen ist ferner die auf EU-Ebene vorgesehene neue Rolle der Finanzmarktaufsicht. Finanzmarkt- und Bankenaufsicht müssen sich auch künftig vorrangig um ihre Kernaufgaben kümmern können.

Es gilt daher:

- Unsicherheit auf Finanzmärkten zu vermeiden.
- Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Risikotragfähigkeit des EU-Kapitalmarktes sicherzustellen.
- Risikogerechte Eigenkapital-Hinterlegung zu schaffen.
- den „Green Supporting Factor“ zu verhindern.

## 8 Kontinuierliches und ehrliches Monitoring aufsetzen

Fortschritte und Folgen des Klimaschutzes müssen laufend geprüft werden

Wir brauchen ein kontinuierliches und ehrliches Monitoring der Fortschritte beim Klimaschutz. Wenn Klimaziele verfehlt werden, darf keinesfalls reflexhaft mit einer weiteren Ambitionssteigerung reagiert werden. Es gilt vielmehr genau zu prüfen, was die Ursachen für die Zielverfehlung sind und ob es unter Berücksichtigung des technisch Möglichen, des wirtschaftlich Vertretbaren und neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse bessere Zielpfade gibt als den bisher beschrittenen. Auch eine Senkung der Klimaziele im Rahmen der völkerrechtlichen Verpflichtungen muss grundsätzlich möglich sein.

Die Bundesrepublik Deutschland stellt bereits im Rahmen verpflichtender Berichterstattungen unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen sowie der EU Monitoring- und der Governance-Verordnung regelmäßig die Emissionsentwicklung dar und legt Projektionen zu künftigen Emissionsentwicklungen vor. Parallel dazu brauchen wir eine ehrliche Folgenabschätzung. In dieser müssen gleichrangig mit dem Klimaschutz die Folgen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft dargestellt werden. Die regelmäßige und frühe Überprüfung etwa der Folgen des Kohleausstiegs ist daher wichtig. Gerade für die energieintensive Industrie ist ein Frühwarnsystem für zusätzliche Belastungen notwendig.

Als Grundsatz muss gelten, dass klimapolitische Maßnahmen nur dann nachhaltig zu einem effektiven globalen Klimaschutz beitragen können, wenn die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft nicht untergraben und die gesellschaftliche Akzeptanz nicht aufs Spiel gesetzt wird. Die Stabilität von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft muss gerade zum Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen unbedingt gewahrt bleiben. Gleichzeitig dürfen Partikularinteressen nicht dazu führen, dass zentrale Infrastrukturprojekte (zum Beispiel der für das Gelingen der Energiewende notwendige Stromnetzausbau) verzögert oder sogar verhindert werden.

## Weiterführende Informationen

---

### vbw Positionen

vbw Position *Carbon Border Adjustment Mechanism*, Juli 2020

vbw Position *Mobilitätssystem für morgen*, Juli 2020

vbw Position *Energiepolitik*, Juni 2020

vbw Position *Moderne Verkehrsinfrastruktur*, Mai 2020

vbw Position *Der europäische Green Deal*, April 2020

vbw Position *Klimapolitik nach Madrid*, März 2020

vbw Position *Stellungnahme zum Bayerischen Klimaschutzgesetz*, Januar 2020

vbw Position *Sustainable Finance – Chancen und Herausforderungen*, Januar 2020

### vbw Studien

vbw Studie *Sustainable Finance – Effekte auf die Realwirtschaft*, Juni 2020

vbw Studie *8. Monitoring der Energiewende*, Januar 2020

vbw Studie *Instrumente zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Vergleich (co2ncept plus)*, September 2019



## Ansprechpartner / Impressum

---

### Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246

Telefax 089-551 78-91 246

[manuel.schoelles@vbw-bayern.de](mailto:manuel.schoelles@vbw-bayern.de)

### Tobias Thomas

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-267

Telefax 089-551 78-91-267

[tobias.thomas@vbw-bayern.de](mailto:tobias.thomas@vbw-bayern.de)

## Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

## Herausgeber

### **vbw**

Vereinigung der Bayerischen  
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5  
80333 München

[www.vbw-bayern.de](http://www.vbw-bayern.de)

© vbw August 2020