

Klima

Klimapolitik

Position

Stand: Februar 2021

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 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.

Ohne einen starken und innovativen Wirtschaftsstandort Europa und Deutschland sind jedoch alle Klimaschutzziele hinfällig. Wir müssen verhindern, dass Produktion, Arbeitsplätze und Know-how in Länder mit geringeren Klimaschutzambitionen abwandern. Wir brauchen unsere Industrie vor Ort, um neuartige klimafreundliche Technologien zu entwickeln und zur Marktreife zu bringen. Damit können wir einen noch viel größeren Beitrag für den globalen Klimaschutz leisten als durch politische Maßnahmen allein.

Unsere Klimaschutzziele werden wir aber auch dann nicht erreichen, wenn dafür die Akzeptanz in der Gesellschaft fehlt. Alle Ziele und Maßnahmen müssen daher ständig auf ihre soziale Ausgewogenheit hin überprüft werden. Gesellschaftliche Verwerfungen würden weitere sinnvolle Maßnahmen für den Klimaschutz deutlich behindern oder ganz verhindern. Eine erfolgreiche Sozialpolitik setzt jedoch als Grundlage immer eine erfolgreiche Wirtschaft voraus.

Um diesen unerlässlichen Dreiklang aus Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit zu verwirklichen, setzt die vbw 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.

Bertram Brossardt
17. Februar 2021

Inhalt

Position auf einen Blick	1
1 Klimaziele	2
1.1 Internationale Klimaziele	2
1.2 Europäische Klimaziele	2
1.3 Nationale Klimaschutzziele	3
1.4 Bayerische Klimaziele	4
2 Prinzipien	5
2.1 Internationales Level-Playing-Field herstellen	5
2.2 Effektiver Carbon Leakage Schutz	6
2.3 Technologieoffenheit	6
2.4 Realistische und flexible Zielpfade vorgeben	6
2.5 Dreiklang aus Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit und sozialer Verträglichkeit	7
2.6 Regelmäßiges Monitoring	7
3 Energiewende erfolgreich gestalten	9
4 Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen	10
4.1 Anreize in der Industrie	10
4.2 Anreize im Gebäudesektor	12
4.3 Anreize im Verkehrssektor	13
4.3.1 Technologieoffenheit im Verkehrssektor zentrales Prinzip	13
4.3.2 Ausbau der Infrastruktur für klimafreundliche Antriebsarten	14
4.3.3 Kaufanreize zum freiwilligen Umstieg auf CO ₂ -ärmere Antriebsarten	16
4.3.4 Anreize zur CO ₂ -Minderung bei Nutzfahrzeugen	17
4.3.5 Anreize zum Verkehrsträgerwechsel	18
4.3.6 Effizientere Organisation von Mobilität durch Innovationen	18
4.4 Anreize in der Landwirtschaft	19
4.5 Anreize in der Abfallwirtschaft	20

5	Emissionshandel	23
5.1	Erweiterung des europäischen Emissionshandelssystems	23
5.2	Nationales Emissionshandelssystem	24
6	Klimaschutz als Treiber von Innovation und Wachstum	26
6.1	Klimaschutz-Forschung vorantreiben	26
6.2	Innovationen gezielt fördern	27
7	Sustainable Finance	28
	Weiterführende Informationen	30
	Ansprechpartner / Impressum	31

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 ohne einen zuverlässigen Carbon-Leakage-Schutz 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 CO₂-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 CO₂-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 Klimaziele

Ein effektiver Klimaschutz braucht international vergleichbare Klimaziele

1.1 Internationale Klimaziele

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. 2020 haben die Staaten erstmals ihre nationalen festgelegten Klimaschutzbeiträge (NDC) vorlegt. Bei der UN-Weltklimakonferenz von Madrid (COP 25) haben insgesamt 80 Staaten eine Erhöhung ihrer Klimaziele zugesagt und 120 Staaten das Ziel der Treibhausgasneutralität 2050 adaptiert.

Bei den internationalen Marktmechanismen gab es in Madrid, 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. Auf der COP 26 in Glasgow stehen die Marktmechanismen wieder auf der Tagesordnung.

1.2 Europäische Klimaziele

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*).

Im Entwurf für ein Europäisches Klimagesetz vom März 2020 ist das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 festgelegt. Um bis zur Erreichung von Klimaneutralität ein möglichst geringes Emissionsbudget zu verbrauchen, haben Europäische Kommission und Europäischer Rat vorgeschlagen, das Minderungsziel für 2030 von aktuell 40 Prozent auf mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 anzuheben. Dabei handelt es sich um ein Nettoziel, in dem negative Emissionen bereits verrechnet sind. Das Europäische Parlament schlägt eine Treibhausgasreduktion von 60 Prozent (brutto) vor.

Abbildung 1
Anhebung der EU-Klimaziele

<p>Bisherige EU-Emissionsminderungsziele</p> <ul style="list-style-type: none"> – bis 2030: minus 40 Prozent – bis 2050: minus 80 bis 95 Prozent 	<p>Europäische Kommission / Europäischer Rat</p> <ul style="list-style-type: none"> – bis 2030: minus 55 Prozent (netto) – bis 2050: Treibhausgasneutralität
<p>Europäisches Parlament</p> <ul style="list-style-type: none"> – bis 2030: minus 60 Prozent – bis 2050: Treibhausgasneutralität 	<p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Trilog-Verhandlungen – Verankerung im „EU-Klimagesetz“

Vergleichsjahr: jeweils 1990; netto: einschließlich negativer Emissionen

Zur Erreichung der neuen Klimaziele müssen die einzelnen Klimaschutz-Instrumente der EU angepasst werden, insbesondere der Europäische Emissionshandel (EU-ETS) und die länderspezifische Lastenteilung (Effort Sharing). Auch sektorale Vorgaben wie die CO₂-Flottenregulierung und der Erneuerbare-Energien-Ausbau müssen voraussichtlich nachgeschärft werden (siehe vbw Kurzstudie *EU-Zielverschärfung – Konsequenzen für die Wirtschaft*).

1.3 Nationale Klimaschutzziele

Mit dem Ende 2019 verabschiedeten Bundes-Klimaschutzgesetz wurde ein nationales 2030-Klimaziel gesetzlich verankert, das eine Emissionsminderung um 55 Prozent gegenüber 1990 vorsieht. Außerdem wird bis 2050 Nettotreibhausgasneutralität angestrebt. Eine Erhöhung der Klimaziele ist laut Gesetz jederzeit möglich.

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 CO₂-Einsparungen weitere nationale Anstrengungen im *Klimaschutzprogramm 2030* konkretisiert.

Tabelle 1

 Zulässige Jahresemissionsmengen in Millionen Tonnen CO₂-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

Mit der Anhebung der europäischen Klimaziele wird voraussichtlich auch eine Anhebung der nationalen Klimaziele erforderlich sein, da die bisherigen Zielpfade bereits fast vollständig in die europäischen Zielvorgaben eingepreist sind. Je nachdem, wie die europäischen Klimaschutz-Instrumente angepasst werden, hat dies entsprechende Folgen für die nationale Klimaschutzpolitik (siehe vbw Kurzstudie *EU-Zielverschärfung – Konsequenzen für die Wirtschaft*).

1.4 Bayerische Klimaziele

Mit dem im November 2020 verabschiedeten ersten *Bayerischen Klimaschutzgesetz* will der Freistaat Bayern Vorreiter im Bund und Vorbild für andere Länder werden. Im Mittelpunkt steht das Ziel, bis 2050 als erstes Bundesland klimaneutral zu sein. Um das zu erreichen soll das CO₂-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 Ziel einer klimaneutralen bayerischen Verwaltung bis zum Jahre 2030 will der Freistaat selbst zum Vorreiter werden und positive Signale in Richtung bayerische Wirtschaft senden.

2 Prinzipien

Carbon Leakage vermeiden und Technologieoffenheit gewährleisten

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.

Eine Ambitionssteigerung auf internationaler Ebene wird nur gelingen, wenn sich genügend einflussreiche Industriestaaten im Rahmen eines sogenannten Klimaclubs dafür einsetzen. Zumindest die EU, die USA und China sollten sich bei einer Ziel-Anhebung einig sein. Diese Player könnten auch einen einheitlichen internationalen CO₂-Preis auf den Weg bringen. Er ist das effizienteste Instrument zur globalen Erreichung der Klimaziele. Als nächster Schritt müssen die internationalen Marktmechanismen in Glasgow beschlossen werden. Schließlich müssen alle Staaten in angemessener Form Finanzmittel für Klimaschutz und -anpassung bereitstellen.

Während ein Budgetansatz grundsätzlich wissenschaftlich gut begründet ist, können daraus keine einfachen Schlussfolgerungen für die internationale Verteilung gezogen werden. Insbesondere würden reine Pro-Kopf-Betrachtungen deutlich zu kurz greifen, weil sie den technologischen Beitrag der Industrieländer für die Emissionsminderung nicht berücksichtigen. Zudem drohen auch Fehlanreize und eine verzerrte Wahrnehmung in Schwellen- und Entwicklungsländern, denen vermeintlich noch ein „Anspruch“ auf Emissionen in einem ähnlichen Umfang wie von den Industrienationen bereits verursacht zustünde. Das gilt umso mehr für Ansätze, die auf den „historischen“ Emissionen aufbauen. Diese einfachen Lösungen müssen also mit guten Argumenten klar abgelehnt werden, wo immer es um daraus abgeleitete verbindliche Zielvorgaben geht. Richtig sind Budgets dort verortet, wo es nicht um eine geografische Zuteilung, sondern um den Emissionshandel und die entsprechenden Caps geht. Damit stehen die Industrieländer allerdings umso mehr in der Pflicht, attraktive und weltweit einsetzbare technologische Alternativen zu entwickeln und die Schwellen- und Entwicklungsländer auf dem Weg in eine treibhausgasneutrale Zukunft zu unterstützen.

Generell gilt, je kleinräumiger Klimaschutzziele definiert werden, desto weniger effizient und effektiv können sie umgesetzt werden. Die Eigenheiten bestimmter Regionen, seien es Industrieschwerpunkte, meteorologische oder geologische Besonderheiten, zum Beispiel für die Erzeugung von Erneuerbare-Energien-Strom oder die Verteilung von CO₂-Senken, können bei isolierter Betrachtung eines Landes nicht in ein möglichst kosteneffizientes Gesamtsystem integriert werden.

2.2 Effektiver Carbon Leakage Schutz

Globaler Klimaschutz ist nur dann effektiv, wenn CO₂-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 CO₂-Emissionen zu leisten haben. Bei allen Klimaschutzbemühungen muss daher darauf geachtet werden, diese Wettbewerbsnachteile möglichst zu vermeiden.

Ein Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) ist abzulehnen. 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 hoch problematisch (siehe vbw Position *Carbon Border Adjustment Mechanism*).

2.3 Technologieoffenheit

Technologieoffenheit muss beim Klimaschutz oberste Priorität haben. 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 (vgl. Handlungsempfehlungen des Zukunftsrats der Bayerischen Wirtschaft *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*).

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 CO₂-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.

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.

Der entscheidende Ansatz, um eine klimaschonende und weitgehend treibhausneutrale Zukunft sicherzustellen, sind technologische Lösungen und insbesondere Innovationen, die einerseits Wertschöpfung am Standort sichern und gleichzeitig auch in einem globalen Umfeld so attraktiv sind, dass sie zu einer wirksamen Begrenzung der Erderwärmung beitragen. Nur so können Wohlstand, Beschäftigung und sozialer Frieden gesichert werden – Werte, die durch eine ungehindert fortschreitende Erwärmung der Erde in großer Gefahr sind. Die bayerische Wirtschaft und Wissenschaftslandschaft ist in Klimatechnologien ein starker Player in Deutschland und Europa. Das bietet erhebliche Chancen für die produzierenden Unternehmen, sowohl auf dem inländischen Markt als auch auf den Weltmärkten.

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: 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.

2.6 Regelmäßiges Monitoring

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

[Prinzipien](#)

gibt als den bisher beschrifteten. Hier gilt es evidenzbasiert auf Basis eines differenzierten Systemdenkens die weiteren Schritte zu beschließen.

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. Gerade für die energieintensive Industrie ist ein Frühwarnsystem für zusätzliche Belastungen notwendig.

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*). Wenn CO₂-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.

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 und der geplante Netzausbau so schnell wie möglich umgesetzt werden. Im Zuge des Kernkraft- und Kohleausstiegs brauchen wir zudem attraktive Rahmenbedingungen, die den Bau und wirtschaftlichen Betrieb zusätzlicher regenerativer Erzeugungskapazität ermöglichen. Hemmnisse beim Ausbau der erneuerbaren Energien sind 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 CO₂-emissionsfreien Industrie unerlässlich.

Die Digitalisierung der Energiewirtschaft muss vorangetrieben werden. Sie birgt eine Vielzahl neuer Chancen und Geschäftsfelder, zum Beispiel beim Aufbau intelligenter Energiemanagementsysteme und dem Zusammenfassen dezentraler Erzeugungsanlagen zu virtuellen Kraftwerken (siehe vbw Position *Digitalisierung der Energiewirtschaft*).

Um mehr Energieeffizienz und -einsparung zu erreichen, ist auf Freiwilligkeit und Positiveinreize 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 stark an Bedeutung gewinnen und neue Wertschöpfungspotenziale schaffen (siehe vbw Position *synthetische Kraft- und Brennstoffe*, Handlungsempfehlungen des Zukunftsrats der Bayerischen Wirtschaft *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*).

Insgesamt gilt, dass eine systemische und grundlegende Neuausrichtung notwendig ist, die die bestehenden energie- und klimapolitischen Maßnahmen in ein schlüssiges Gesamtkonzept integriert und langfristige Planungssicherheit schafft.

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 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 CO₂-Preis. Daher werden in diesem Bereich die (europäischen) Minderungsziele auch erreicht. In den vergangenen Jahren hat die energieintensive Industrie bereits 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. Bestehende Förderprogramme sollen gebündelt und insbesondere Investitionen in Maßnahmen gefördert werden, die auf komplexere Produktionsprozesse ausgerichtet sind und etwa 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 zur Dekarbonisierung von Herstellungsverfahren zur Verfügung stehen. Auf Bayerischer Ebene sind beispielsweise die Pläne zur verstärkten Förderung der Energieeinsparung bzw. Verbesserung der Energieeffizienz bei Unternehmen sowie Investitionszuschüsse an Unternehmen für Energie- und CO₂-sparende Investitionen in Gebäude, Anlagen und Prozesse zu nennen. Alle diese positiven Anreize sind zu begrüßen und weiter auszubauen.

Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

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 (siehe vbw Information *Umwelt- und Klimapakt Bayern*). Zudem sind steuerliche Anreize für CO₂-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 CO₂-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 deutlich steigen wird, weshalb ein ambitionierter Ausbau der erneuerbaren Energien dringend nötig ist.
- 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 CO₂-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 Treibhausgasneutralität bis 2050 unverzichtbar. Neue Technologien auf diesem Feld bieten mittelfristig eine vergleichsweise kostengünstige Reduktionsmöglichkeit für anderweitig nicht

Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

vermeidbare prozessbedingte Emissionen der Grundstoffindustrie. Es gilt, entsprechende Maßnahmen aus dem *Klimaschutzprogramm 2030* wie das Programm zur CO₂-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.

- Die konsequente Vernetzung und der Einsatz digitaler Technologien ermöglicht Prozessoptimierungen (Industrie 4.0), um 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.

4.2 Anreize im Gebäudesektor

Große Potenziale sind im Gebäudebereich zu heben. Auf Gebäude in Deutschland entfallen rund 30 Prozent des CO₂-Ausstoßes und über 40 Prozent des Primärenergieverbrauch. Gemäß dem Klimaschutzgesetz müssen die Emissionen im Gebäudesektor bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 66 bis 67 Prozent sinken. Um die Klimaziele zu erreichen muss die durchschnittliche nationale Sanierungsquote pro Jahr mindestens auf zwei Prozent verdoppelt werden. Nach ersten Daten des BAFA hat sich die Zahl der Förderanträge für energetische Maßnahmen im Jahr 2020 bereits deutlich erhöht.

Die Europäische Kommission hat im Oktober 2020 ihre Strategie für eine „Renovierungswelle“ zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden in Europa veröffentlicht. 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 Bauprodukteverordnung überarbeitet werden.

Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

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

Die bestehenden Förderprogramme sind effiziente und funktionierende Maßnahmen für Energieeinsparung und Klimaschutz. Besonders zu begrüßen ist die Bündelung und Modernisierung der bisherigen Programme zur Förderung von Energieeffizienz und Erneuerbaren Energien im Gebäudebereich – darunter das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm und das Marktanzreizprogramm zur Nutzung Erneuerbarer Energien im Wärmemarkt in der neuen Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG).

Auch das Gebäudeenergiegesetzes 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 Gebäudeenergiegesetzes 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.

Auf bayerischer Ebene ist das Ziel der Sanierung aller staatlichen Gebäude auf einen energetischen Standard, der einen nahezu klimaneutralen Gebäudebestand bis 2050 ermöglicht, ein wichtiger Schritt. Der Staat muss seiner Vorbildfunktion gerecht werden. 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 CO₂-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 CO₂ 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 emissionsarme 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 CO₂-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 *Klimaschutzprogramm 2030* sollen bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein. Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter auszubauen, damit in Deutschland bis 2030 insgesamt eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es massiver Investitionen in den Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur. Um den Markthochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen muss die Bundesregierung den Masterplan Ladeinfrastruktur konsequent umsetzen, die Komplexität von Förderprogrammen reduzieren, die Förderung privater und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur verstetigen und stabile Rahmenbedingungen für deren Betrieb schaffen.

Zudem muss das einheitliche Bezahlsystem für Ladesäulen nun zügig umgesetzt werden. Der weitere Ausbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellen muss streng an Wirtschaftlichkeitskriterien ausgerichtet sein. Dafür gilt es, bestehende Hürden zu beseitigen, indem insbesondere Genehmigungsprozesse von Netzanschlüssen durch Netzbetreiber beschleunigt sowie Ausnahmegenehmigungen und Flexibilität bei baulichen Vorgaben erhöht 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 Gesetze und Vorhaben:

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.

Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG)

- Bauliche Maßnahmen zur Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge werden privilegiert. Diese Maßnahmen bedürfen künftig nicht mehr der Zustimmung aller Wohnungseigentümer*innen. Vielmehr haben Wohnungseigentümer*innen grundsätzlich einen Rechtsanspruch darauf. Die Eigentümerversammlung darf die Baumaßnahmen in der Regel nicht verwehren.
- Zusätzlich haben grundsätzlich Mieter*innen einen Anspruch darauf, dass bauliche Maßnahmen zur Errichtung einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge erlaubt werden.

Um die Tank- und Ladeinfrastruktur noch stärker voranzubringen, müssen Gesetzesneuerungen mit den Fördermöglichkeiten bestmöglich verzahnt werden:

- Mit dem Gesetzesvorhaben zum Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) wird EU-Recht 1:1 umgesetzt. Flankierend brauchen wir weitreichende Förderprogramme 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.
- Die 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, auch im Bereich synthetischer Kraft- und Brennstoffe, 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 CO₂-ärmere Antriebsarten

CO₂-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 wurden die Prämien des Bundes als Innovationsprämie verdoppelt und beim Autogipfel Ende 2020 bis Ende 2025 verlängert. Im Corona-Konjunkturpaket wurde außerdem ein befristetes Flottenaustauschprogramm für Soziale Dienste sowie für Handwerker und KMU für Elektronutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen beschlossen.

Zudem fördert die Bundesregierung CO₂-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 stärkere Ausrichtung der Kfz-Steuer an CO₂-Emissionen hat eine Lenkungswirkung mit der auch der Klimaschutzaspekt betont wird. Bei etwaigen weitergehenden Anpassungen wäre zu berücksichtigen, dass die tatsächlichen CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr das Ergebnis einer Kombination unterschiedlicher Faktoren sind: Fahrzeugeffizienz, Fahrleistung und Lebensdauer des Fahrzeugs, Fahrstil, Fahrzeugbestand, CO₂-Gehalt der genutzten Energieträger. Es ist daher eine ganzheitliche Betrachtung notwendig.

Um zusätzliche Kaufanreize zum freiwilligen Umstieg auf CO₂-ärmere Antriebsarten zu schaffen, gibt es eine Reihe an Maßnahmen:

- Der Umweltbonus und steuerliche Vorteile wie die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für reine Elektro-Firmenwagen müssen technologieoffen auf alle CO₂-armen Antriebsarten ausgeweitet werden.
- Förderung für die Umrüstung und Anschaffung von CO₂-neutralen Taxen und Carsharing verstetigen.

Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen

- Damit klimaneutrale synthetische Kraft- und Brennstoffe im Verkehr marktfähig und attraktiv werden, sollten alle CO₂-armen Energieträger und Technologien gleichermaßen von Steuern, Abgaben und Umlagen befreit werden. Erleichterungen für Halter/Fahrer von E-Fahrzeugen müssen analog auch für die Nutzer von synthetischen Kraftstoffen gelten.

4.3.4 Anreize zur CO₂-Minderung bei Nutzfahrzeugen

Zur Erreichung von Klimaneutralität ist ein Mix verschiedener Technologien erforderlich. Die Bundesregierung ist gefordert, rasch eine analoge technologieoffene Förderkulisse für batterie- und brennstoffzellenelektrische Antriebe und die entsprechenden Lade- beziehungsweise Tankinfrastruktur zu etablieren.

Zu begrüßen sind diesbezüglich die Beschlüsse der Bundesregierung neben der Anschaffung von Lkw mit Elektro- und Wasserstoffantrieb die Anschaffung von fabrikneuen Lkw mit konventionellen Antrieben zu fördern, die die Anforderungen der aktuellen Abgasstufe Euro VI erfüllen und zusätzlich bestimmte Umweltvorteile aufweisen (z.B. niedrige CO₂-Emissionen), wenn gleichzeitig ein alter Lkw der Abgasstufen Euro III, IV und V verschrottet wird.

Zudem sollen 500 Millionen Euro öffentlichen Fuhrparks wie Feuerwehren zur Beschaffung von emissionsarmen Neufahrzeugen dienen. Im Rahmen des Corona-Konjunkturprogramms hat der Bund zudem eine Förderung im Rahmen eines „Bus- und LKW-Flotten-Modernisierungs-Programm“ beschlossen, 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. Darüber hinaus sind folgende Maßnahmen nötig:

- Der Umweltbonus muss mittelfristig auch für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden.
- Die Lade- und Tankinfrastruktur 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.

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 Binnenschifffahrtsinfrastruktur 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).
- Um Mobilität per Fahrrad, E-Bike und Pedelec zu fördern, gleichzeitig aber den motorisierten Individualverkehr nicht aus den Städten zu verdrängen, ist ein intelligentes Miteinander der Verkehrsträger nötig. Bei Aus- bzw. Neubau der Radwege-Infrastruktur sind innerstädtische Verbindungen als Schnellwege ebenso zu beachten wie regionale Direktverbindungen. Dabei sollten allerdings nicht mehrere Parallelwege entstehen, sondern man sollte sich für Hauptverbindungen entscheiden.

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 CO₂-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 entfallen, wird zunehmend für den Klimaschutz in Verantwortung genommen, 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.

Im vergangenen Jahr hat sich die EU-Kommission mit der Farm-to-Fork-Strategie zu einer nachhaltigen und wirtschaftlich tragfähigen Land- und Ernährungswirtschaft verpflichtet, die auf Innovation und digitale Technik setzt. 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 im EEG entsprechende Anreize für die Güllevergärung über Biogasanlagen sowie für die Vergärung von ökologisch wertvollen Einsatzstoffen zu setzen.
- 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 CO₂-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 Treibhausgasminderung 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 (siehe vbw Position *Kreislaufwirtschaft*).

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 (ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen) berücksichtigen.
- Für Recyclingrohstoffe müssen einheitliche Qualitätsstandards geschaffen werden.
- Eine Erhöhung des derzeitigen Rezyklateinsatz aller verwendeten Rohstoffe bietet erhebliches Einsparungspotential. Um Rohstoffe bestmöglich wieder in den Kreislauf zurückzuführen, muss auch die Nachfrage nach Rezyklaten gefördert und stabilisiert werden. So gelingt die Einsparung von Millionen Tonnen CO₂ und so werden auch Investitionen für besseres Recycling angestoßen.

[Anreize zur Treibhausgasreduktion setzen](#)

- 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.
- Anreize für ein recyclingfreundliches Design schaffen
- Entwicklung vollautomatisierter Lösung für das Recycling von Smartphones oder elektronischen Platinen mit bayernweiten Challenges für Wirtschaft und Wissenschaft anreizen

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 CO₂-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 „Cap and Trade“ wird eine jährlich sinkende Obergrenze (Cap) festgelegt. 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 aktuellen vierten Handelsperiode (2021-2030) wird die Menge an CO₂, die maximal emittiert werden darf, jährlich um 2,2 statt wie zuvor um 1,74 Prozent reduziert. Für die Industriesektoren, 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.

Generell muss ein internationaler CO₂-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 CO₂-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.

5.2 Nationales Emissionshandelssystem

Am 01. Januar 2021 ist das nationale Brennstoffemissionshandelssystem (nETS) in den Sektoren Wärme und Verkehr gestartet. Inverkehrbringer fossiler Brennstoffe im Sinne des Energiesteuerrechts sind verpflichtet, für den von ihren Produkten verursachten Treibhausgas-Ausstoß Verschmutzungsrechte in Form von Zertifikaten zu erwerben. Der Preis der Zertifikate für das Jahr 2021 soll zunächst bei 25 Euro pro Tonne CO₂ liegen und dann schrittweise bis auf 55 Euro pro Tonne CO₂ im Jahr 2025 ansteigen. Für das Jahr 2026 soll ein Preiskorridor von mindestens 55 und höchstens 65 Euro pro Tonne CO₂ gelten.

Generell ist es gut, dass auf eine CO₂-Steuer verzichtet wurde und mit dem nationalen Brennstoffemissionshandel jedenfalls perspektivisch auf ein marktwirtschaftliches System gesetzt wird. Insgesamt gilt jedoch, dass ein nationaler CO₂-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. Deshalb wäre es nötig gewesen, noch vor Beginn des nETS eine wirksame Entlastungsregelung zu verabschieden. Im Referentenentwurf der Carbon-Leakage-Schutz-Verordnung (BECV) wird hierzu eine Sektorenliste nach dem Vorbild des EU-ETS zugrunde gelegt. Folgende Elemente muss die BECV mindestens enthalten:

- Möglichkeit der Erweiterung der Sektorenliste, um nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen.
- Ex-ante-Entlastungs-Regelung, damit dem Unternehmen zunächst keine Liquidität entzogen wird. Es sollte daher zumindest ab dem zweiten Jahr eine unterjährige Entlastung vorgesehen werden.
- Der Beihilfebetrag muss mit dem Carbon-Leakage-Schutz für EU-ETS-Anlagen vergleichbar sein.
- Keine Anrechnung der BEHG-bedingten Stromkostenentlastung, da niedrige Strompreise der beste Treiber für klimafreundliche Technologien sind. Die Strompreise sind ohnehin, ganz unabhängig von der nationalen CO₂-Bepreisung, zu hoch. Die im Referentenentwurf vorgesehene negative Kopplung von Beihilfeberechtigung und Strompreisentlastung sollte daher gestrichen werden.

- Die erforderlichen Gegenleistungen gibt es im EU-ETS so nicht. Es sollte zumindest in der Anfangsphase (bis 2025/26) darauf verzichtet werden.

Sollte die Ausgestaltung eines fairen und effektiven Carbon-Leakage-Schutzes noch Zeit brauchen, sollte solange das gesamte produzierende Gewerbe vollständig entlastet werden.

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

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 ambitionierteren Klimaschutz wird, wovon mittelfristig im Zuge steigender Klimakosten auszugehen ist, desto größer wird auch die internationale Nachfrage nach klimafreundlichen Technologien. Der Freistaat ist hier auf einem guten Weg. Bayern steht für 25 Prozent der deutschen und zehn Prozent der europäischen Weltklassepatente in den Klimaschutztechnologien.

Damit dieses Potential ausgebaut werden kann, muss die Erforschung innovativer klimafreundlicher Technologien bis zur Marktreife gezielt vorangetrieben werden. Welche Technologien besonders vielversprechend für Bayern, Deutschland und die EU sind, hat der Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft in seinem aktuellen Schwerpunktthema *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen* analysiert: von Technologien im Bereich der Erneuerbaren Energien und zur Minderung des Energiebedarfs bis hin zum Einsatz von Negativ-Emissionstechnologien (siehe Studie und Handlungsempfehlungen des Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft, *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*).

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

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.

7 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* und vbw Position *Sustainable Finance – Chancen und Herausforderungen*). 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 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 (siehe vbw Position *die deutsche Haltung zu Sustainable Finance*).

Grundsätzlich ist nichts dagegen einzuwenden, wenn auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Investitionen gestärkt werden. An den Finanzmärkten finden solche Entwicklungen bereits statt. Die Regulierung zu Sustainable Finance geht jedoch weit darüber hinaus und führt zu massiven Belastungen der Realwirtschaft in Form überbordender Bürokratielasten und Marktverwerfungen, die sich aus übermäßiger Lenkung ergeben. In der Realwirtschaft drohen zudem neue Finanzierungshindernisse für Vorhaben, die nicht in das Bewertungsschema der Regulierung passen sowie verteuerte Kredite und Versicherungen, während auf den Finanzmärkten zusätzliche Unsicherheit entstehen kann.

Nicht zielführend sind darüber hinaus die Ambitionen der Bundesregierung, Deutschland mittels zusätzlicher regulatorischer Vorgaben zu einem führenden Standort für Sustainable

Finance zu machen. Eine weitere Verschärfung der europäischen Regelungen kann der Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen nur schaden. 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.

Insgesamt müssen weitere Regulierungsschritte sehr viel sorgfältiger angegangen werden als die bisherige Regulierung und den angesprochenen Risiken entgegenwirken. Die Sustainable Finance-Regulierung auf europäischer und nationaler Ebene sollte praxistauglich ausgestaltet sein, auf Freiwilligkeit basieren und positive Anreize setzen. Die Auswirkungen dieser Regulierung müssen deshalb von Anfang an genau analysiert werden: Wo sie sich als Hemmnis für die laufende Transformation in den Unternehmen erweist, statt sie zu fördern, ist umgehend gegenzusteuern.

Weiterführende Informationen

vbw Positionen

vbw Position *Carbon Border Adjustment Mechanism*, Juli 2020
vbw Position *Energiepolitik*, Juni 2020
vbw Position *Der europäische Green Deal*, Oktober 2020
vbw Position *Kreislaufwirtschaft*, Oktober 2020
vbw Position *Mobilitätssystem für morgen*, Juli 2020
vbw Position *Moderne Verkehrsinfrastruktur*, Mai 2020
vbw Position *Stellungnahme zum Bayerischen Klimaschutzgesetz*, Januar 2020
vbw Position *Sustainable Finance – Chancen und Herausforderungen*, Oktober 2020
vbw Position *Die deutsche Haltung zu Sustainable Finance*, Januar 2021
vbw Position *Synthetische Kraft- und Brennstoffe*, Dezember 2020

vbw Studien

vbw Studie *9. Monitoring der Energiewende*, Januar 2021
vbw Studie *EU-Zielverschärfung – Konsequenzen für die Wirtschaft*, Januar 2021
vbw Studie *Sustainable Finance – Effekte auf die Realwirtschaft*, Juni 2020

vbw Information

vbw Information *Umwelt- und Klimapakt Bayern*, Oktober 2020

Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft

vbw Studie *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*, Dezember 2020
Handlungsempfehlungen *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen*, Dezember 2020

Ansprechpartner / Impressum

Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246

Telefax 089-551 78-91 246

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

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

© vbw Februar 2021