

## **Positionspapier für einen gemeinsamen europäischen Klimaschutz: Anregungen zur Umsetzung des „Green Deal“**

Der „Green Deal“ der EU ist ein umfassendes Programm, das Auswirkungen auf alle Unternehmen in Europa hat. Herzstück der neuen Wachstumsstrategie ist das Ziel der Klimaneutralität bis 2050. Um dieses Ziel als erster Kontinent weltweit zu erreichen, soll eine Änderung der Verordnung zum „Europäischen Klimagesetz“ bis September 2020 erarbeitet werden. Hierfür hat die Kommission am 04.03.2020 einen Vorschlag veröffentlicht, der den Weg für eine neue EU-Zielvorgabe eröffnet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 zu verringern und einen EU-weiten Zielpfad für den Zeitraum von 2030 bis 2050 darlegt.

Aktuell umfasst der Rahmen für die Klima- und Energiepolitik der EU bereits ambitionierte Zielvorgaben, welche erst 2018 überarbeitet und angehoben wurden. Die vereinbarten EU-Ziele bis 2030 sind:

- eine Senkung der Treibhausgasemissionen um 40 %
- eine Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien auf 32 %
- eine Steigerung der Energieeffizienz um 32,5 %

Um diese ambitionierten EU-Ziele gemeinsam zu erreichen, haben kürzlich alle Mitgliedstaaten ihre nationalen Energie- und Klimapläne bis 2030 der EU-Kommission übermittelt. Die EU-Kommissarin für Energie teilte bereits mit, dass das europäische Ziel für erneuerbare Energien knapp erreicht wird, während die Steigerung der Energieeffizienz voraussichtlich um etwa 3 % verfehlt werden wird.<sup>1</sup> Nach den jüngsten Berechnungen der Europäischen Umweltagentur wird das bestehende EU-Ziel zur Senkung der Treibhausgasemissionen außerhalb des Europäischen Emissionshandels (EU-ETS) ebenfalls um über 10 % verfehlt.<sup>2</sup>

Vor dem Hintergrund der bestehenden Zielabweichung sollte das Augenmerk einer Änderung der EU-Klimaschutzverordnung nicht auf einer weiteren Zielverschärfung liegen, sondern die notwendigen Rahmenbedingungen fixieren, um die bestehenden Ziele zu erreichen. Der gegenwärtige Fokus auf ein neues EU-Klimaziel widerspricht den grundlegenden Mechanismen der sozialen Marktwirtschaft und ignoriert die Dynamiken des wirtschaftlichen Fortschritts. Unklar ist, wie aus immer neuen Zielen für den Klimaschutz auch ein tatsächlicher Beitrag zur Reduzierung des Treibhausgasausstoßes erzielt werden soll.

Hilfreich wären vielmehr verbindliche Ziele für die Mitgliedsstaaten und Instrumente, um die bestehenden EU-Ziele in der Energie- und Klimapolitik auch umzusetzen. Um die ambitionierten Klimaschutzziele der EU im Rahmen des Green Deals zukünftig besser zu erreichen, sind aus Sicht des Ausschusses für Umwelt und Energie vorzugsweise Anpassungen der Rahmenbedingungen entlang der Themenfelder Energie, Mobilität, Finanzen, Forschung und Entwicklung und insbesondere Maßnahmen mit Blick auf die internationale Dimension empfehlenswert. Dabei sollten europäische Zuschüsse zur Behebung der wirtschaftlichen Schäden in Folge der Corona-Pandemie, einen Beitrag zu den sehr ambitionierten Energie- und Klimazielen der EU sicherzustellen.

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH\\_20\\_1069](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_20_1069)

<sup>2</sup> <https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-projections-in-europe-1>

## **I. Erneuerbare Energien ausbauen, Effizienz steigern und Sektoren integrieren**

Unternehmen sind in Zukunft noch stärker auf eine sichere (verlässliche) und kostengünstige Versorgung mit CO<sub>2</sub>-neutralen Energieträgern angewiesen. Die EU sollte daher den marktgetriebenen Ausbau entsprechender Produktionskapazitäten unterstützen.

Die stärkere Einbeziehung der energieverbrauchenden Unternehmen in den Energiemarkt bietet ebenfalls Potenziale für einen effizienten Klimaschutz. Unternehmen können als Anbieter von dezentraler Erzeugung und Nachfrageflexibilität einen wichtigen Beitrag leisten. Die EU sollte im Rahmen des Green Deals eine Initiative für die Eigenversorgung ergreifen, die über die Umsetzung der novellierten Erneuerbare-Energien-Richtlinie hinausgeht.

Mit Blick auf den Ausbau der Windkraft sollten progressiv verlaufende Flächennutzungskosten bis zur Fertigstellung die on-shore Bebauung von dafür geeigneten Flächen beschleunigen. Hier sind rechtliche und betriebswirtschaftliche Vorkehrungen zu treffen, damit Bauflächen zeitnah der vorgesehenen Nutzung zugeführt werden. Zusätzlich sollte eine Beteiligung auch von Ländern ohne maritimen Zugang am off-shore Ausbau ermöglicht werden. Bestehende Hindernisse für multinationale Windkraftprojekte sowie die unklare Kosten- und Nutzenverteilung zwischen beteiligten Projektpartnern sollten beseitigt werden. Ziel ist es, spekulatives Verhalten, das letztendlich den Ausbau der erneuerbaren Energien bremst, zu verhindern.

Für die Sektorenintegration ist es wichtig, dass die Belastung von Strom mit Abgaben und Umlagen signifikant gesenkt wird und Ungleichgewichte in Bezug auf andere Energieträger reduziert werden. In gleicherweise sollten insbesondere digitale Investitionen zur Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudesektor, verstärkt umlagefähig sein.

## **II. Rahmenbedingungen für Mobilität und Verkehr nachhaltig, technologieneutral und marktwirtschaftlich anpassen**

Die Regulierung für den Verkehrssektor sollte technologieneutral ausgestaltet werden. Um die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele zu erreichen, muss ein breites Bündel an Technologien und Energieträgern genutzt werden. Hierzu zählen neben der batteriebetriebenen Elektromobilität auch der Einsatz von erdgas- und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sowie die Nutzung von modernen Bio- und synthetischen Kraftstoffen. Insbesondere Bio- und synthetische Kraftstoffe müssen zukünftig bei der Bemessung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte berücksichtigt werden können, um die Technologieneutralität zu wahren. Zu berücksichtigen ist, dass die Mobilität in Zukunft nicht von einer Technologie, sondern bedarfsgerecht durch einen Mix an Technologien gekennzeichnet sein wird.

Die Überarbeitung der Flottengrenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge sollte auch genutzt werden, um eine ganzheitliche Betrachtung des Energiebedarfs von Fahrzeugen abzubilden. Aktuell steht nur der Energieverbrauch der Nutzungsphase im Fokus. Richtig wäre allerdings eine Betrachtung, die den gesamten Lebenszyklus und damit auch den Energiebedarf berücksichtigt, welcher beim Abbau verwendeter Ressourcen, der Produktion und des Recyclings aufgewendet werden muss.

Von einer weiteren Verschärfung der bestehenden Flottengrenzwerte sollte zum aktuellen Zeitpunkt abgesehen werden. Die für 2030 geltenden Werte wurden erst im Jahr 2019 beschlossen. Die Automobilhersteller und ihre oftmals mittelständischen Zulieferer sind insbesondere vor dem Hintergrund des zu bewältigenden strukturellen Wandels auf Planungssicherheit und zeitlichen Vorlauf angewiesen. Vielmehr sollte eine Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf den Verkehrssektor geprüft werden und die bestehenden Flottengrenzwerte auslaufen, um eine Doppelregulierung zu vermeiden und eine marktwirtschaftliche Steuerung auch im Verkehrssektor durch den Emissionshandel sicherzustellen.

Eine Senkung der Treibhausgase im Verkehrssektor, lässt sich auch erreichen, indem Unternehmen die Mobilität und Verkehrsmittelwahl ihrer Mitarbeiter optimieren. Als probates Mittel haben sich bisher Informationsangebote für ein „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ erwiesen, die insbesondere für KMU verstärkt und europaweit etabliert werden sollten.

Im Bereich der Logistik und der intraeuropäischen Mobilität fehlt bisher die Infrastruktur für klimafreundliche Verkehrsströme. Im Rahmen eines Programms „From Road to Rail“ sollte die EU Infrastrukturprojekte beschleunigen und attraktive Alternativen zum Straßenverkehr vor allem dort ausbauen, wo die Verkehrsdichte besonders hoch ist. Auch eine Eisenbahn-Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim trägt ihren Teil zu einer nachhaltigen Verkehrswende bei, weil Kapazitäten geschaffen werden, um den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Ziel sollte es sein, Planungsverfahren und Bauarbeiten klimafreundlicher Infrastrukturprojekte zu beschleunigen, ohne die notwendigen Rechtspositionen unberücksichtigt zu lassen.

### **III. Sustainable Finance unbürokratisch und handhabbar gestalten**

Der Investitionsbedarf zur Erreichung der Klimaschutzziele ist gewaltig: Die Europäische Kommission rechnet auf Grundlage konservativer Schätzungen für die bestehenden EU-Ziele bis 2030, mit einem jährlichen Mehrinvestitionsbedarf von 260 Milliarden Euro. Der Investitionsplan für den Green Deal der EU zeigt deutlich, dass die Mobilisierung von privatem Kapital, vor allem durch Unternehmen, entscheidend sein wird. Entsprechend sollten die Leitlinien für Umweltschutz- und Energiebeihilfen an die sekundärrechtlichen Vorgaben angepasst werden.

Initiativen der EU im Bereich „Sustainable Finance“ sollten Unternehmen den Zugang zu Finanzierungen für Investitionen in Klimaschutz und Energiewende erleichtern. Die Regulierung muss zudem so ausgestaltet werden, dass der bürokratische Aufwand für betroffene Unternehmen auf das notwendige Minimum beschränkt wird und KMU die Teilhabe daran ermöglicht wird.

Zu beachten ist, dass „Sustainable Finance“ nicht zum Verhinderungsinstrument von Investitionen in andere Sektoren und Zukunftsfeldern wie beispielsweise der Digitalisierung wird. Dies gilt insbesondere für die Finanzierung von KMU. Allgemein gilt zu berücksichtigen, dass eine Allokation des Investitionsbedarfs im Rahmen des Green Deals verstärkt durch Marktmechanismen und weniger durch Staatsvorgaben zu gestalten ist.

#### **IV. Forschung und Entwicklung von neuen Technologien und Innovationen fördern**

Die ambitionierten Klimaschutzziele erreicht die Europäische Union nur, wenn durch neue Forschungserkenntnisse Innovationen erreicht werden. Insbesondere energie- und emissionsintensive Industriesektoren sind darauf angewiesen, neue Technologien zu entwickeln. Ihnen kommt hier eine Vorreiterrolle zu.

Innovationspotenziale und -impulse liegen im effizienten Ressourceneinsatz. Der stärkere Einsatz digitaler Technologien kann dazu beitragen, die Klima- und Umweltschutzziele zu erreichen. Zum Erproben neuer Technologien werden vor allem Freiräume, vorzugsweise in Form von Reallaboren, benötigt. Für nachhaltige Innovationen bzw. besonders innovative Ansätze sollten finanzielle Hilfen, etwa im Rahmen von speziellen Förderprogrammen bereitgestellt werden. Zudem sollten bestehende Gesetze und Vorschriften innovationsfreundlicher ausgestaltet werden, um den Transfer neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Praxis zu erleichtern.

#### **V. Klimaschutz ist eine globale Aufgabe**

Wirksame Klimapolitik verlangt eine globale Anstrengung zur Reduktion der Treibhausgasemissionen. Klimaschutzpolitik, die sich lediglich auf den europäischen Kontinent beschränkt, wird zur effektiven Eindämmung des Temperaturanstiegs nur sehr beschränkt beitragen können. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund, dass der Anteil der EU an den weltweiten Emissionen rückläufig sein wird. Es ist deshalb unabdingbar, in Zukunft stärker auf die internationale Anschlussfähigkeit europäischer Klimaschutzmaßnahmen zu achten und diese gezielter zu verfolgen. Die OECD bietet in vielen Fällen den geeigneten Rahmen zur Abstimmung der Maßnahmen. Die EU sollte sich noch stärker als bislang für die Schaffung globaler CO<sub>2</sub>-Märkte einsetzen und zur Erreichung der eigenen Ziele auch auf internationale Marktmechanismen setzen. Dabei sollten insbesondere Anreize für Projekte im Rahmen des Mechanismus für eine umweltverträgliche Entwicklung (CDM)<sup>3</sup> forciert werden, wie sie im Artikel 6.4 des Übereinkommens von Paris dargelegt sind. CDM-Projekte ermöglichen nicht nur eine kosteneffiziente Reduzierung der globalen Treibhausgasemissionen, sondern bieten auch eine Verbreitung nachhaltiger Technologien außerhalb europäischer Märkte.

Eine CO<sub>2</sub>-Grenzsteuer setzt international die falschen Zeichen, um für Klimaschutz zu begeistern. Im Gegenteil eine CO<sub>2</sub>-Grenzsteuer würde neue Handelskonflikte mit Ländern wie zum Beispiel China, Indien, Russland oder den USA provozieren und sowohl dem internationalen Handel als auch dem globalen Klimaschutz zuwider laufen. Gleichzeitig bedeutet eine CO<sub>2</sub>-Grenzsteuer innereuropäisch einen erheblichen Bürokratieaufwand für das mittelständige Exportgeschäft. Stattdessen sollten bestehende Alternativen der Entlastung und Kompensation geprüft werden, wie sie beispielsweise im Rahmen des EU-ETS bestehen. So würde eine planbare Zuweisung kostenreduzierter CO<sub>2</sub>-Zertifikate,

---

<sup>3</sup>Der Mechanismus für eine umweltverträgliche Entwicklung (Clean Development Mechanism, Abkürzung CDM) wurde bereits im Kyoto-Protokoll eingeführt und findet sich auch im Übereinkommen von Paris. Ziel des Mechanismus ist, Anreize zu schaffen, Klimaschutzmaßnahmen auf der Grundlage der besten Kosten-Nutzen-Effizienz international umzusetzen. Damit ist gemeint, dass Unternehmen beispielsweise aus Deutschland in Entwicklungsländern Klimaschutzmaßnahmen umsetzen und CO<sub>2</sub> durch ein vergleichbar niedriges Investment einsparen. Im Gegenzug kann die Klimaschutzmaßnahme im Ausland am Standort in Deutschland angerechnet werden.



Darmstadt  
Rhein Main Neckar

für besonders betroffene Industriezweige, den Übergang in eine klimaneutrale Produktion unbürokratisch und rechtssicher gestalten ohne die internationale Wettbewerbsfähigkeit erheblich einzuschränken.