

MEW • Georgenstraße 23 • 10117 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau
und Reaktorsicherheit

Per E-Mail: ksp2050@bmub.bund.de

Dr. Steffen Dagger
Hauptgeschäftsführer

Georgenstraße 23
10117 Berlin
Telefon (0 30) 20 45 12 53
Telefax (0 30) 20 45 12 55
dagger@mew-verband.de

Berlin, den 30.09.2016

Stellungnahme

des MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. und seiner Mitgliedsverbände zum Entwurf des Klimaschutzplans 2050 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. ist als Dachverband die Stimme des unabhängigen Mittelstandes der Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. Dazu gehören vor allem mittelständische Importeure und Großhändler von Mineralölprodukten, Betreiber von Tanklagern sowie Tankstellen- und Heizölunternehmen.

Die Mineralölwirtschaft in Deutschland steht für eine hocheffiziente, flexible, bezahlbare und verlässliche Energieversorgung. Kein anderer Energieträger konnte bisher eine vergleichbare hohe Energiedichte erreichen. Mineralöl ist aus diesem Grund auch langfristig unverzichtbar für bezahlbare und flächendeckende Mobilität für Personen und Güter sowie die individuelle Wärmeversorgung.

I. Grundsätzliche Anmerkungen

Wettbewerbsfähigkeit erhalten – Kostenexplosion vermeiden

Der MEW und seine Mitgliedsverbände verstehen sich als kritischer Begleiter der Bundesregierung bei der Umsetzung der Klimaschutzziele. Den vom Bundesumweltministerium vorgelegten Entwurf des Klimaschutzplans 2050 kritisieren wir scharf. Der Plan hat massive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft, das Wirtschaftswachstum sowie die Gesamtgesellschaft in Deutschland. Neben den Klimaschutzzielen müssen die Ziele zur Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft gleichrangig berücksichtigt werden.

Der Klimaschutzplan muss um klare Kosten- und Folgenabschätzungen für Verbraucher sowie die deutsche Wirtschaft ergänzt werden. Eine Kosten-Nutzen-Analyse fehlt vollständig und lässt somit keine realistische Einschätzung der entstehenden Kosten zu. Insbesondere die immer wieder angesprochene Elektrifizierung aller Bereiche wird zu einer erhöhten Nachfrage nach Strom führen, die nicht durch erneuerbare Energien gedeckt werden kann. Die Kosten die durch Netzausbau, Ausbau der Photovoltaik- und Windkraftanlagen entstehen werden nicht berücksichtigt. Auch die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger hierbei ist nicht gegeben. Kosten, die durch die vorgeschlagenen Maßnahmen entstehen, müssen klar analysiert und benannt werden.

Konsistenz und EU-Kompatibilität sicherstellen

Deutschlands nationale Klimapolitik muss „europafähig“ werden. Nationale Ziele müssen mit der europäischen und internationalen Klimapolitik abgestimmt sein. Angesichts eines immer stärker integrierten EU-Binnenmarktes und der erheblichen wirtschaftlichen Verflechtungen sind deutsche Sonderziele in zunehmendem Maße wettbewerbsschädliche Alleingänge, die zu einer Standortschwächung führen. Deshalb dürfen keine nationalen Sonderziele, sondern ausschließlich gemeinsame europäische Ziele angestrebt werden.

Für Technologieoffenheit und Energieträgerneutralität

Wir fordern, die in der Präambel festgelegten Grundsätze der Technologieneutralität und Innovationsoffenheit auch bei den beschriebenen Maßnahmen konsequent zu berücksichtigen. Es reicht nicht aus, diesen Prinzipien in der Präambel Gültigkeit zuzusprechen, wenn ihnen dann konkrete Einzelforderungen im späteren Text zuwiderzulaufen. Alle Ziele und Maßnahmen des Klimaschutzplans müssen diesen Grundsätzen entsprechen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen müssen sich zudem an Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit messen lassen. Wir lehnen ein Ordnungsrecht ab, das Wirtschaftlichkeitsaspekte außer Acht lässt und Technologieoffenheit konterkariert.

Intransparenter Dialogprozess, keine ausreichende demokratische Legitimation: Klimaschutzplan wird seiner Tragweite nicht gerecht

Der zur Erarbeitung des Klimaschutzplanes vom Bundesumweltministerium vorab durchgeführte Dialogprozess mit gesellschaftlichen Gruppen und Verbänden darf nicht als ein erzielter Konsens gewertet werden. Der Prozess war intransparent und somit instrumentalisierbar für einseitige Interessen. Anmerkungen der Wirtschaft und Industrie wurden nicht aufgenommen, vorgeschlagene Maßnahmen nicht ausreichend wissenschaftlich begleitet und bewertet. Eine demokratische Legitimation des Klimaschutzplanes durch einen Beschluss im Deutschen Bundestag ist unserer Auffassung nach aufgrund der weitreichenden Auswirkungen des Planes zwingend erforderlich.

II. Strategie klimafreundliches Bauen und Wohnen (Kapitel 5.2.)

Klimaschutz kann nur gelingen, wenn er bezahlbar ist. Dies gilt insbesondere auch für die Wärme- und Energieversorgung, die für die Bürger existentiell sind. Die Energiewende funktioniert am ehesten in kleinen Schritten und mit einem Energieträgermix. Deshalb wäre es beispielsweise kontraproduktiv, bereits heute die Förderung effizienter Brennwertechnik mit einem Ablaufdatum zu versehen.

→ Nur ein marktwirtschaftlicher, technologie- und energieträgeroffener Ansatz in der Energiewende kann zusätzliche gewünschte Sanierungsmöglichkeiten realisieren und Mehrbelastungen vermeiden, da Technologieoffenheit die Finanzierbarkeit der Energiewende gewährleistet.

Im Einzelnen:

- Austauschförderung für effiziente Öl-Brennwertkessel beibehalten
Die Austauschförderung für effiziente Öl-Brennwertkessel muss beibehalten werden. Dieses aktive Instrument für praktischen Klimaschutz kann direkt mit der bestehenden Infrastruktur umgesetzt werden. Durch effiziente Öl-Brennwert- und Dämmtechnik hat sich der Heizölverbrauch seit 1993 bei ungefähr gleichbleibender Zahl der Ölheizungen um ca. 60 Prozent reduziert – damit einhergehende CO₂-Emissionen wurden dementsprechend stark gesenkt. Mit einer neuen Öl-Brennwertheizung können pro Anlage ca. 30 Prozent Primärenergie sowie CO₂ und Kosten eingespart werden. Die vorgesehene Streichung der Austauschförderung (Seite 36 Zeilen 6-14) lehnen wir ab. Denn hier gilt: Evolution geht vor Attentismus.
- Keine Verbote, Zwänge und Überregulierung
Im Rahmen der energetischen Gebäudesanierung wenden wir uns gegen jegliche Technologieverbote und Sanierungszwang. Ordnungsrecht, was grundsätzlich über den Fortbestand oder den Nicht-Fortbestand von Technologien entscheidet, widerspricht marktwirtschaftlichen Grundsätzen. Das Wirtschaftlichkeitsgebot und die Sozialverträglichkeit aller Maßnahmen im Gebäudebereich erfordern ein Nebeneinander von fossilen Technologien und erneuerbaren Energien. Alle Effizienzziele müssen sozialverträglich umgesetzt werden.

Der beschriebene Ausstiegspfad (Seiten 34 Zeilen 4-7 und 35 Zeilen 2-8) für fossile Energieträger muss gestrichen werden. Denn er widerspricht der Präambel, wenn dort ausgesagt wird, der Klimaschutzplan 2050 enthalte keine starren Vorgaben und sei im Rahmen der gesetzten Ziele durch Technologieoffenheit gekennzeichnet.

Eine übermäßige Regulierung sowie übermäßige Subventionierung erneuerbarer Energien führen regelmäßig zu Mehrbelastungen für den Bürger (Beispiel: EEG-Umlage) und zu einer „Umverteilung von unten nach oben“. Dieses führt zu erheblichen gesellschaftlichen Verwerfungen. Deswegen lehnen wir eine über die Markteinführung hinausgehende Subventionierung erneuerbarer Energien strikt ab. Bereits heute wird der Wärmenetzausbau mit 250 Millionen Euro jährlich gefördert. Die Erneuerung (dezentraler) Heiztechnik im Gebäudebestand hat allerdings große ökonomische Vorteile gegenüber dem Ausbau der netzgebundenen Wärmeversorgung aller Bestandsgebäude. Die netzgebundene Wärmeversorgung aller Bestandsgebäude wäre über 20 Jahre gesehen ca. 250 Milliarden teurer als bei einer Erneuerung durch dezentrale Systeme.

- Sicherung der Sozialverträglichkeit und des Wirtschaftsstandorts Deutschland

Aus den genannten Gründen des Wirtschaftlichkeitsgebots und der Sozialverträglichkeit muss sich der Klimaschutzplan 2050 an wirtschaftlichen Indikatoren ausrichten und nicht allein an THG-Emissionsminderungszielen. Im Wärmebereich müssen insbesondere auf der Nachfrageseite, also beim Bürger, Investitionsanreize geschaffen werden. Er muss die Sanierung letztendlich bezahlen. Wird der Bürger im Rahmen der energetischen Gebäudesanierung über Gebühr belastet, wird er nicht sanieren. „Sanierungsstaus“ und Attentismus sind die Folge. Attentismus und Deinvestition sind Gift für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Der Wirtschaftsstandort Deutschland muss samt seiner Wertschöpfungsketten gesichert werden. Auch die EU-Industrialisierungsziele müssen gleichrangig neben den Klimaschutzziele behandelt werden.

Ferner fordern wir zur Sicherung der Sozialverträglichkeit, dass eine Folgekostenabschätzung in den Klimaschutzplan 2050 aufgenommen wird. Eine für den Bürger transparente Kosten-Nutzen-Analyse ist unerlässlich, um ein – für Wirtschaft und Bürger – tragfähiges Konzept zur Umsetzung der Energiewende zu schaffen. Nur durch Technologie- und Energieträgeroffenheit und durch eine stetige „Politik der kleinen Schritte“ hat die Energiewende auch eine Chance auf Akzeptanz. Nur so kann das politische Ziel nach mehr Sanierungen in der Breite angestoßen werden

- Sektorkopplung mit Power-to-Heat-in (Öl-)Hybridheizungen statt Vollelektrifizierung

Zwar begrüßen wir den Ausbau der Sektorkopplung (Seite 28 Zeile 1 f. und Seite 37 Zeile 11 f.). Gleichzeitig wenden wir uns aber gegen eine Vollelektrifizierung und kritisieren, dass die Power-to-Heat-Technologie im Rahmen der Sektorkopplung keine Erwähnung findet. Eine Vollelektrifizierung widerspräche außerdem dem Wirtschaftlichkeitsgrundsatz „Efficiency First“. Innovative Lösungen wie die „Power-to-Heat-in Hybridheizungen“-Technologie müssen im Bereich der Sektorkopplung genannt werden (beispielsweise auf Seite 28 oder 37). Solche innovativen Klimaschutzpotentiale blieben bei einem ausschließlich strombasierten Fokus völlig ungenutzt.

Besonders im ländlichen Raum ist die Heizungsstruktur dezentral und die Anzahl von Ölheizungen sehr hoch. Die Power-to-Heat-in Hybridheizungen-Technologie ist eine günstige und massentaugliche Lösung. Schon heute muss Strom aus erneuerbaren Energien in beträchtlichen Mengen abgeregelt werden. Die technischen Voraussetzungen für Power-to-Heat in Öl-Hybridheizungen sind für den Bürger – im Gegensatz zur Wärmepumpe, die nur in hochgedämmten Gebäuden effizient ist – relativ einfach realisierbar und zudem auch erschwinglich. Technologien, die auf erneuerbaren Energien beruhen, kann sich der größte Teil der Bevölkerung nicht leisten. In Öl-Bestandsanlagen würde die Power-to-Heat-Technologie bei entsprechenden Rahmenbedingungen zu einem Effizienzsprung führen.

Unseren Vorschlag zu Power-to-Heat in Öl-Hybridheizungen hatten wir bereits im Beteiligungsprozess zum Klimaschutzplan 2050 eingebracht.

III. Klimaschutz und Mobilität (Kapitel 5.3.)

Wir gehen davon aus, dass die Zukunft der Energieträger in der Mobilität diversifiziert ist. Dabei wird Mineralöl aktuellen Prognosen zufolge in den nächsten Jahrzehnten weiterhin Hauptenergieträger im Verkehr sein. Nach der Energiereferenzprognose des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie machen im Jahr 2030 Pkw mit Benzin- und Dieselmotoren noch rund 83 Prozent, im Jahr 2050 42 Prozent aller Antriebe aus. Neben konventionellen Kraftstoffen werden im Energiemix allerdings parallel zunehmend auch andere Energieträger genutzt werden. Wir halten eine Vollelektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, für unrealistisch. Sie ist nicht wirtschaftlich darstellbar. Die Kosten, die durch den nötigen Ausbau der Netze sowie der Energieerzeugungsanlagen entstehen, sind immens und die konkrete Höhe aus heutiger Sicht nicht absehbar. Die benötigten Investitionen in alternative Kraftstoffe werden aber – insbesondere von mittelständischen Unternehmen – nur erfolgen, wenn Investitionssicherheit gewährleistet ist.

→ Durch Technologieoffenheit und Energieträgerneutralität – und ohne staatliche Vorgaben – werden sich im Energiemix die effizientesten Technologien zur Zielerreichung durchsetzen. Eine Erhöhung der Steuern und Abgaben im Verkehrsbereich und die dadurch entstehende Mehrbelastung der Verbraucher lehnen wir ab.

Im Einzelnen:

- Verbrennungsmotor ist Teil der Lösung: effizientere Kraftstoffe, eFuels/PtL, Hybridfahrzeuge
Wir bestätigen die Feststellung, dass der Dieselantrieb auch weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der CO₂-Ziele spielen wird. Moderne Euro-6-Dieselfahrzeuge sparen gegenüber einem Benziner bis zu 25 Prozent Kraftstoff und 15 Prozent CO₂-Emissionen ein. Die SCR-Technologie (Harnstofflösung) verringert darüber hinaus den Stickoxid-Ausstoß der Fahrzeuge um ca. 80 Prozent.

Zudem werden die Fahrzeuge immer sparsamer. Jedes Jahr verringert sich der mittlere Kraftstoffverbrauch eines PKW pro 100 Kilometer um durchschnittlich 0,1 Liter. Die Nutzung effizienter Technik sollte unterstützt, statt unrealistische Elektrifizierungsszenarien gefördert werden (Seite 40ff).

Der Verbrennungsmotor sollte künftig Teil der Lösung sein. Durch den Einsatz von **eFuels / Power-to-Liquid** oder durch die Kombination im Rahmen von **Hybridfahrzeugen** werden Verbrennungsmotoren auch in Zukunft durch ihre weiterhin zunehmende Effizienz klimafreundlich und bezahlbar sein. Die immer wieder angesprochene Forderung nach einem Ende des Verbrennungsmotors im Jahr 2030 ist weder klimapolitisch, industriepolitisch noch sozialpolitisch überzeugend (Seite 40).

- Elektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs unbezahlbar

Eine Elektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs halten wir in absehbarer Zeit für nicht realistisch. Insbesondere nicht in Bezug auf den stark ansteigenden Straßengüterverkehr. Eine Elektrifizierung – sei es beispielsweise durch Oberleitungen für LKW – ist nicht wirtschaftlich darstellbar. Speichertechnologie, die eine Elektrifizierung realistischer machen würde, ist nicht vorhanden. Statt einseitig die Nachfrageseite zu fördern, sollte die Bundesregierung vermehrt auf die Förderung von Forschung an Speichertechnologie setzen. Zudem muss die Begrenztheit der für die Elektrifizierung nötigen Rohstoffe beachtet werden (Seite 44).

Um die THG-Emissionen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge senken zu können, sollte man auf alternative Kraftstoffe setzen. **Flüssigerdgas (LNG)** etwa bietet im Straßengüterverkehr große ökonomische und ökologische Potenziale: Seine Nutzung trägt zur notwendigen Reduktion von Emissionen im Mobilitätssektor bei und leistet einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgungssicherheit Deutschlands. LNG ist derzeit der einzige alternative Kraftstoff im Bereich des Güter- bzw. Schwerlastverkehrs und kann in den kommenden Jahrzehnten eine tragende Rolle im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele spielen.

- Finanzielle Mehrbelastung verhindern

Heute fließen dem Bundeshaushalt erhebliche Mittel aus dem Verkehrsbereich zu. Die geplante aufkommensneutrale Umgestaltung der Abgaben und Umlagen in diesem Sektor lässt sich nicht ohne weitgehende Kostensteigerungen für konventionelle Kraftstoffe erreichen. Der Anteil an Fahrzeugen mit konventionellen Kraftstoffen wird aber auch in den kommenden Jahrzehnten einen Großteil an den genutzten Fahrzeugen ausmachen. Wir sprechen uns daher gegen jegliche Mehrbelastungen für Verbraucher im Mobilitätssektor aus. Insbesondere werden weniger kaufkräftige Verbraucher mit älteren Fahrzeugen übermäßig belastet. Das lehnen wir aus sozialen Aspekten ab (Seite 44).

- Elektrifizierung im Luft- und Seeverkehr unrealistisch

Im Bereich des Luft- und Seeverkehrs halten wir eine Vollelektrifizierung – auch in langfristiger Betrachtung – für unrealistisch. Auch hier sehen wir den Aspekt der Erhöhung der Kosten nicht beachtet. Neben Forschungsvorhaben in diesem Bereich sollte die Bundesregierung auf die Förderung alternativer Antriebe setzen (Seite 44).

Verflüssigtes Erdgas (LNG) stellt auch heute schon eine umweltfreundliche Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen im Seeverkehr dar. Erste Praxisbeispiele belegen darüber hinaus, dass LNG als Energieträger in der Schifffahrt erfolgreich und klimafreundlich eingesetzt werden kann.