



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

VhU-Vorschlag

Klimaschutz geht günstiger!

**Für jährlich sinkende CO₂-Deckel
bei Benzin und Diesel sowie bei Heizöl und Erdgas
mit einem System handelbarer CO₂-Zertifikate,
statt ständig neuer Verteuerungen und Vorschriften**

26.04.2016

Zusammenfassung

Klimaschutz geht günstiger. Die erforderliche drastische Verringerung des Treibhausgasausstoßes kann und soll durch mehr Marktwirtschaft und nicht durch ständig neue, teure Einzelregulierungen, Steuern und Subventionen im Straßenverkehr, in Gebäuden, in Industrie und Elektrizitätserzeugung erreicht werden.

VhU-Vorschlag: CO₂-Deckel für fossile Kraftstoffe und Brennstoffe

Der Staat soll eine Obergrenze für den CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Benzin, Diesel, Erdgas und Autogas im Straßenverkehr sowie einen weiteren CO₂-Deckel für Heizöl und Erdgas in Gebäuden einführen und von Jahr zu Jahr absenken. Davon direkt betroffen wären weniger als 100 Mineralölgesellschaften, Raffinerien und große Unternehmen in Deutschland, die bisher schon die Energiesteuer (Mineralölsteuer) abführen. Sie würden verpflichtet, ihre Ware mit handelbaren CO₂-Zertifikaten zu hinterlegen. Der Kraftstoffanteil aus Bioethanol und Biodiesel, sowie reine Elektrofahrzeuge wären nicht betroffen.

Durch einen strengen ökologischen Rahmen mit jährlicher Verknappung der CO₂-Menge würde die Klimapolitik ihre Ziele zur Treibhausgasminde rung sicher erreichen – im Unterschied zur derzeitigen Klimapolitik im Straßenverkehr und Gebäuden. Vorbild ist der bestehende EU-weite CO₂-Deckel für Stromerzeugung und Industrie, der den Treibhausgasausstoß von 2005 bis 2030 um 43 Prozent reduzieren wird – zu geringstmöglichen Kosten.

Mehr Freiheit für Bürger und Unternehmen, wie sie CO₂-Ausstoß vermeiden

Bürger und Unternehmen könnten künftig CO₂ dort vermeiden, wo es für sie am einfachsten ist und am wenigsten kostet. Sie könnten ein sparsameres Auto oder ein Elektrofahrzeug fahren, ihre Fahrweise anpassen, mehr Biokraftstoffe tanken oder Personen- und Güterverkehre auf Bus, Bahn und Binnenschiff verlagern. Im Sektor Gebäude bliebe es Bürgern und Unternehmen überlassen, ob sie ihre Heizung erneuern, ihr Gebäude dämmen, die Hauselektronik modernisieren, intelligenter lüften oder die Zimmertemperatur verringern.

Der Spritpreis könnte anfänglich um 2-3 Cent je Liter ansteigen, falls der Preis eines CO₂-Zertifikats 10 Euro betrüge. Wenn das Tempo der Absenkung des CO₂-Deckels schneller erfolgte als die Reaktionen der Anbieter und Nachfrager nach Mobilität, würden CO₂-Preis und Spritpreis weiter ansteigen. Im umgekehrten Fall blieben die Preise tendenziell unverändert – trotz sinkenden CO₂-Ausstoßes. Für das Klima ist es relevant, dass der CO₂-Deckel jährlich sinkt, nicht ob der CO₂-Preis steigt.

Keine neuen teuren Einzelfallregulierungen

Parallel zu zwei neuen CO₂-Deckeln und Emissionshandelssystemen ist eine Entrümpelung des Instrumentenkastens der Klimapolitik erforderlich. Dazu gehört der Verzicht auf neue teure Instrumente, um Mehrfachbelastungen zu verhindern. Die Klimapolitik muss kosteneffizient werden! Durch Dämmwahn, EEG-Subventionen, Klimasteuern und Verkehrsbeschränkungen wird bereits heute der Wirtschaftsstandort vielfach unnötig und ohne signifikante ökologische Wirkung belastet.

Im Sektor **Stromerzeugung und Industrie** ist die deutsche Klimapolitik durch die EEG-Subventionen von mehr als 20 Mrd. Euro pro Jahr extrem teuer. Dabei ist das EEG ökologisch wirkungslos, weil die CO₂-Emissionen EU-weit ja längst gedeckelt sind. Es ist für den CO₂-Ausstoß in der EU irrelevant, ob in Hessen und Deutschland Strom aus Wind oder Gas erzeugt wird. Für neue Anlagen der Stromerzeugung aus Wind, Biomasse und Photovoltaik sollten keine Subventionszusagen mehr gegeben werden. Für den weiteren Ausbau der Ökostromproduktion in Deutschland ist keine direkte, nationale Förderung mehr nötig. Die schrittweise Senkung der CO₂-Obergrenze der EU setzt genügend Marktsignale für den weiteren Ausbau erneuerbarer Energien im deutschen Strommarkt.

Auch im Sektor **Gebäude** ist eine Entrümpelung der Klimapolitik erforderlich. Wenn der CO₂-Ausstoß durch Heizöl und Erdgas gedeckelt würde und von Jahr zu Jahr sänke, gäbe es keine klimapolitische Rechtfertigung mehr, einzelne Regulierungen zu verschärfen oder neue einzuführen. Schon heute ist die Energieeinsparverordnung (EnEV) ein Hauptkostentreiber beim Bauen. So werden Mieten gesteigert und Investitionen erschwert. Das ist klimapolitisch kontraproduktiv und hilft nicht bei der Schaffung von mehr günstigem Wohnraum. Die EnEV darf nicht verschärft werden.

Im Sektor **Straßenverkehr** kann und soll der CO₂-Ausstoß kostengünstiger als bisher reduziert werden, indem die Emissionen insgesamt gedeckelt werden statt ständiger Verschärfungen der CO₂-Grenzwerte für Neuwagen. Zudem sind Kaufprämien oder sonstige Subventionen für Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge mit anderen Antriebsarten nicht erforderlich. Woher will der Staat wissen, was die beste Technik ist? Welche Antriebstechnik, welche Kraftstoffe und welche Mobilitätskonzepte sich auf zunehmend dekarbonisierenden Mobilitätsmärkten durchsetzen werden, wird der Wettbewerb zeigen.

Bund und Land sind aufgefordert, in den aktuell diskutierten **Klimaschutzplänen** nur technikneutrale und innovationsfördernde Ansätze und Instrumente aufzunehmen, die ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und Klimaschutz mit und nicht gegen die Wirtschaft und insbesondere nicht gegen die Industrie betreiben.

Zudem muss das **Tempo der Klimapolitik** hinterfragt werden. Politiker betonen zu recht das Anliegen, Ökologie und Ökonomie gemeinsam zu berücksichtigen. Doch das von der Hessischen Landesregierung beschlossene Ziel der sog. Klimaneutralität 2050 erscheint aus heutiger Sicht überambitioniert und unrealistisch. Dekarbonisierung darf nicht zu Deindustrialisierung führen.

1. Wirtschaft für vernünftige und kosteneffiziente Klimaschutzpolitik

Die hessische Wirtschaft unterstützt das in Politik und Wissenschaft mehrheitlich vertretene Ziel, den Ausstoß an Treibhausgasen in den nächsten Jahrzehnten drastisch zu reduzieren, um die Erderwärmung zu verlangsamen und möglichst zu stoppen. Die Weltklimakonferenz in Paris hat Ende 2015 das Ziel beschlossen, die Erderwärmung deutlich auf 1,5 bis 2 Grad Celsius zu begrenzen.

Nötig dafür ist nun ein gemeinsames Ziel zur Reduktion des globalen Treibhausgasausstoßes. Die VhU fordert ein globales Klimaabkommen mit überprüfbaren Verpflichtungen zur Emissionsminderung in allen relevanten Staaten.

Grundsätzlich sollte bei der Diskussion um Klimaschutz beachtet werden, dass der Erhalt einer starken Wirtschaft inklusive einer starken Industrie entscheidend ist für die Vorbildfunktion deutscher Klimapolitik. Führt Klimaschutz in Deutschland zu Wachstum und Wohlstand, kann er zum Exportschlager werden. Schwächt Klimapolitik jedoch unsere industrielle Basis und zieht Arbeitslosigkeit nach sich, wird sie weltweit zum abschreckenden Beispiel und erschwert eine Einigung auf ein weltweites CO₂-Reduktionsziel.

Deshalb sieht die VhU die derzeitige Klimapolitik in Deutschland kritisch:

1. Zum einen hält die VhU weite Teile der in Deutschland praktizierten und vom Land Hessen unterstützten Klimapolitik für ökologisch unwirksam – wie etwa die EEG-Subventionen – und für unnötig teuer. Das senkt die Attraktivität des Investitionsstandorts Deutschland und gefährdet insbesondere heimische Industriebetriebe. Die aktuell diskutierten Vorschläge für Klimaschutzpläne im Bund und in Hessen gehen aus VhU-Sicht erneut in diese falsche Richtung.

Der Maßnahmenkatalog des Bundesumweltministeriums zum Klimaschutzplan 2050 beinhaltet weder eine Kosten-Nutzen-Analyse der Instrumente noch eine ausreichende Abstimmung mit Instrumenten auf EU-Ebene. Im Handlungsfeld Energiewirtschaft wird zum Beispiel der Bestandsschutz bereits getätigter Investitionen konterkariert, beispielsweise durch die Benachteiligung der hocheffizienten und dezentralen, gasbefeuerten industriellen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen in energieintensiven Betrieben.

In Hessen lassen Aussagen des Umweltministeriums zum Integrierten Klimaschutzplan Hessen 2050 sowie eine vom Ministerium beauftragte Vorstudie ebenfalls befürchten, dass die Politik im Bereich Klimaschutz auf ökologisch unnötige und für den Wirtschaftsstandort gefährlich teure Regulierungen setzt.

Im „Endbericht der Vorstudie zum Klimaschutzplan Hessen 2025“ vom 29.02.2016 wird angenommen, dass bei Fortsetzung der bisherigen Klimapolitik („Trendszenario“), inkl. der weiteren Abwanderung eines Teils der energieintensiven Industrie, die hessischen Treibhausgasemissionen bis 2025 nur um 32 Prozent und bis 2050 nur um 52 Prozent zu reduzieren wären.

Daher werden im „Zielszenario“, welches die Ziele der Landesregierung 2050 anpeilt, Verschärfungen bestehender Regulierungen angeregt, etwa der Energieeinsparverordnung (EnEV) sowie der Effizienzanforderungen im industriell-

len und gewerblichen Sektor zur Erlangung von Steuer- und Umlageerleichterungen angeregt. Dies würde aus VhU-Sicht zu hohen unnötigen Kosten und zu einer teilweisen Deindustrialisierung führen.

Bedenklich ist auch, dass die Vorstudie zwar negative indirekte Folgen für die Wirtschaft erwähnt (S. 118 f.), daraus aber keine Konsequenzen zieht:

- *„Die Einsparung von Verkehrsleistung vermindert den Bedarf an Fahrzeugen und entsprechenden Dienstleistungen, so dass sich in diesem Sektor ein gewisser Rückgang der Wertschöpfung ergibt.“*
 - Auch die negativen Folgen, die eine Schwächung der energieintensiven Industrie für andere Branchen bedeutet, werden angesprochen: *„Neben Nachteilen im europäischen und internationalen Wettbewerb können höhere Kosten zu einer verringerten Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen (Budgeteffekt) in anderen Branchen führen und sich negativ auf die Beschäftigung auswirken.“*
 - Hinsichtlich der privaten Haushalte heißt es: *„Höhere Energiekosten (insbesondere Stromkosten durch den Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien) könnten, sofern diese nicht durch Energieeinsparungen kompensiert werden, die Kaufkraft der privaten Haushalte negativ beeinträchtigen. Dies könnte zu einer verringerten Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen in anderen Branchen und ggf. zu einem Beschäftigungsrückgang führen.“*
2. Zum anderen warnt die VhU vor einem zu hohen Tempo der Klimapolitik. Das Ziel der Bundesregierung zur Senkung des Treibhausgasausstoßes um 40 Prozent bis 2020 (gegenüber 1990) ist noch ambitionierter als das bereits recht ehrgeizige Ziel der EU (minus 40 Prozent bis 2030). Die VhU fordert: Es darf keine neuen Wettbewerbsnachteile heimischer Betriebe gegenüber der Konkurrenz innerhalb und außerhalb der EU geben! Deshalb dürfen nationale Klimaziele und Zwischenziele nicht ständig verschärft werden, sondern sollten regelmäßig ergebnisoffen überprüft werden.

Das von der hessischen Landesregierung beschlossene Zieldatum 2050 für die sog. Klimaneutralität erscheint im aktuellen wirtschaftlichen und technischen Rahmen als überambitioniert und unrealistisch. Ebenfalls kritisch zu hinterfragen sind die Zwischenziele, bis 2020 die Treibhausgasemissionen in Hessen im Vergleich zum Jahr 1990 um 30 Prozent und bis zum Jahr 2025 um 40 Prozent zu senken. In keinem Fall darf Klimapolitik dazu führen, dass die Wirtschaft und insb. die industrielle Basis geschwächt werden.

Gewiss ist es nicht völlig ausgeschlossen, dass in den nächsten 34 Jahren bis 2050 der technische Fortschritt eine so weitgehende Dekarbonisierung Hessens wirtschaftlich evtl. ermöglichen könnte. Aber: Wer das Tempo der Dekarbonisierung so stark erhöhen will wie die Landesregierung, muss erklären, wie dies mit dem Erhalt einer starken Wirtschaft inklusive einer Wachstumsperspektive für die energieintensive Unternehmen im Einklang steht.

2. Vorbild EU-Klimapolitik in Stromerzeugung und Industrie

2.1. Ökologisch effektiv: Obergrenze und CO₂-Ausstoß sinken

Klimaschutzpolitik geht günstiger. Das macht die EU im Sektor Industrie und Stromerzeugung vor. An diesem Erfolgsmodell sollte sich die EU in den übrigen Sektoren und sollten sich der Bund, das Land Hessen und die Kommunen orientieren.

EU-weit sinkt der CO₂-Ausstoß in Stromerzeugung und Industrie, weil die EU in diesem Sektor eine Obergrenze für den CO₂-Ausstoß vorschreibt. Betriebe und Kraftwerke dürfen seit 2005 nur CO₂ emittieren, wenn sie zuvor CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt bekommen oder gekauft haben. Im Jahr 2013 betrug die Obergrenze 2,084 Mrd. Tonnen CO₂. Die Einhaltung in den rund 11.000 Anlagen, die der Obergrenze unterliegen, wird streng kontrolliert. Dieses System erfasst knapp die Hälfte der CO₂-Emissionen der EU.

Von 2013 bis 2020, der sog. 3. Handelsperiode, sinkt die Obergrenze um 1,74 Prozent pro Jahr der durchschnittlichen Obergrenze der vorherigen 2. Handelsperiode (2008-2012). Konkret: Die Menge der Zertifikate und damit die maximal zulässige Emission in diesem Sektor sinken pro Jahr um 38,3 Mio. Tonnen CO₂. So wird die Menge an CO₂-Zertifikaten in 2020 um 21 Prozent unter dem Niveau von 2005 liegen.

Von 2021 bis 2030 strebt die EU eine noch raschere Minderung an als heute: Die Obergrenze soll ab 2021 um 2,2 Prozent pro Jahr sinken. So wird die Menge an CO₂-Zertifikaten in 2030 um 43 Prozent unter dem Niveau von 2005 liegen.

Dadurch soll der Sektor Industrie und Stromerzeugung maßgeblich zum Erreichen des allgemeinen EU-Klimaziels von 40 Prozent Treibhausgasreduktion bis 2030 verglichen mit 1990 beitragen.

2.2. Relativ hohe Kosteneffizienz

Klimaschutz verursacht Kosten. Das akzeptiert die hessische Wirtschaft. Sie erwartet aber, dass die deutsche Politik mehr als bisher versucht, die Kosten zu begrenzen, indem sie ausschließlich auf kosteneffiziente Instrumente setzt.

Die EU erreicht ihre klimapolitischen Ziele bei Industrie und Strom mit relativ hoher Kosteneffizienz, da systembedingt immer nur die kostengünstigsten Vermeidungsoptionen realisiert werden. Denn die EU lässt den Unternehmen viel Freiheit, wie diese die Vorgaben einhalten. Dazu dient der Emissionshandel: Die CO₂-Zertifikate sind handelbar. Wie und wo die Unternehmen CO₂-Ausstoß vermeiden, oder ob sie sich Zertifikate zukaufen und folglich andere Unternehmen CO₂-Ausstoß vermeiden, entscheiden die Unternehmen selbst. Ebenso, ob sie Zertifikate für Folgejahre aufheben und erst dann einsetzen. So oder so – die Gesamtmenge der Zertifikate für 2020 – und damit der CO₂-Ausstoß – in Industrie und Stromerzeugung der EU wird um 21 Prozent unter der Menge von 2005 liegen.

Die Vermeidung einer Tonne CO₂ in Stromerzeugung und Industrie kostet derzeit erfreulicherweise nur knapp 5 Euro. Der Preis ergibt sich u.a. aus der politisch festgesetzten ursprünglichen Menge sowie auf dem Markt für CO₂-Zertifikate aus Angebot und Nachfrage, worauf viele Faktoren einwirken, u.a. makroökonomische Daten oder technische Innovationen.

Die VhU lehnt eine Politik zur Steigerung des CO₂-Preises ab. Die sog. „ökologische Lenkungswirkung“ des Preises für CO₂ sollte nicht überschätzt werden. Ökologisch relevant ist die CO₂-Menge, nicht der CO₂-Preis. Ein höherer oder niedrigerer CO₂-Preis würde den CO₂-Ausstoß direkt nicht beeinflussen – den regelt allein die CO₂-Obergrenze. Ein hoher CO₂-Preis würde die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen schwächen und ihr Investitionsbudget reduzieren. Zusätzlich würde ein unnötig hoher CO₂-Preis andere Staaten abschrecken, sich ambitionierte Klimaschutzziele zu setzen. Ein niedriger CO₂-Preis hingegen macht all jenen Mut, die befürchten, Klimaschutz könne zu Wohlstandsverlusten führen.

Ebenso ist es für das Erreichen der Klimaziele nachrangig, ob die CO₂-Zertifikate entgeltfrei zugeteilt werden oder ob ein Teil der Menge der Zertifikate versteigert wird. Die VhU bedauert die Entscheidung der EU, einen steigenden Anteil – bis etwa rund die Hälfte – der Zertifikate zu versteigern und so Unternehmen unnötig zu belasten – offenkundig aus fiskalischen Motiven.

Trotz des aktuell niedrigen Preises für ein CO₂-Zertifikat von unter 5 Euro / Tonne CO₂ tragen deutsche Industrieunternehmen dadurch Kosten von rund einer halben Milliarde Euro pro Jahr. Eine politisch motivierte Verteuerung ohne signifikanten ökologischen Nutzen und ohne vergleichbare Klimaschutzmaßnahmen in Amerika und Asien wäre völlig inakzeptabel, weil sie zu Investitionsverlagerungen führen würde!

Fazit: Der überwiegend marktwirtschaftliche Ansatz der Klimapolitik der EU im Sektor Stromerzeugung und Industrie ist sowohl ökologisch erfolgreich (Rückgang CO₂-Ausstoß) als auch wirtschaftlich relativ erfolgreich (erfreulich niedriger CO₂-Preis), da die Unternehmen die kostengünstigsten Wege zur CO₂-Vermeidung beschreiten.

3. Deutschlands Klimapolitik auf planwirtschaftlichem Irrweg

Deutschland hingegen betreibt in der Klimapolitik eine weitgehend ineffiziente und teure Planwirtschaft mit zahlreichen Einzelmaßnahmen.

Insbesondere im Sektor **Stromerzeugung und Industrie** sind die zusätzlichen Vorschriften der deutschen Klimapolitik – z.B. das EEG – ökologisch wirkungslos, weil allein die EU-weite CO₂-Obergrenze den Ausstoß an CO₂ begrenzt, während die EEG-Subventionen zur Verlagerung des CO₂-Ausstoßes der deutschen Energiewirtschaft in andere Bereiche oder ins europäische Ausland führen. Über 20 Mrd. Euro unnötige Kosten entstehen pro Jahr allein durch das EEG – und benachteiligen die heimische Industrie gegenüber ausländischer Konkurrenz.

Die derzeit diskutierten Vorschläge für **Klimaschutzpläne in Bund und Hessen** lassen befürchten, dass in den Sektoren Stromerzeugung / Industrie, Straßenverkehr, Luftverkehr, Gebäude und Landwirtschaft die Politik in Bund, Land und Kommunen zahlreiche neue Regulierungen und Verteuerungen von Kraftstoffen, Brennstoffen und anderen Produktionsmitteln sowie neue Subventionen und Privilegien für politische erwünschte Techniken, Produkte, Dienstleistungen und Wirtschaftsweisen anstrebt, obwohl sie klimapolitisch häufig unwirksam sind. Die Folge wäre, dass der heimische Wirtschaftsstandort sowie Mobilität und Wohnen weiter verteuert würden.

4. Handlungsempfehlungen

Stattdessen schlägt die VhU zwei additive Maßnahmen vor, um **technikneutral** und **innovationsoffen** ambitionierte Klimaziele mit geringeren Kosten zu erreichen:

Erstens eine Entrümpelung und Deregulierung des bisher verwendeten Instrumentenkastens der Klimapolitik und ein Verzicht auf neue teure Instrumente, um **unnötige Kosten des Klimaschutzes** und Mehrfachbelastungen zu verhindern. Siehe 4.1.

Zweitens die Einführung von **Obergrenzen für den CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Benzin und Diesel im Straßenverkehr und von Heizöl und Erdgas in Gebäuden**. Dafür sollen zwei neue, separate Handelssysteme für CO₂-Emissionszertifikate geschaffen werden, die auch nicht mit dem bestehenden Handelssystem bei Stromerzeugung und Industrie verbunden werden. Siehe 4.2.

Die beiden Maßnahmen müssen gekoppelt umgesetzt werden. Denn es würde die Kosten des Klimaschutzes steigern und nicht senken, falls zusätzliche Obergrenzen eingeführt und trotzdem weiter zahlreiche Einzelregulierungen verschärft würden.

4.1. Unnötige Kosten vermeiden ...

4.1.1. ... im Sektor Straßenverkehr

- **Keine Einführung neuer oder höherer Steuern auf fossile Kraftstoffe!**
Ziel der Klimapolitik ist nicht die Verteuerung bestimmter Produkte und Verhaltensweisen, sondern die Verringerung des CO₂-Ausstoßes. Daher lehnt die VhU die Einführung neuer oder höherer Steuern ab: Weder sollte die Steuer auf Diesel erhöht werden, noch sollte es eine allgemeine CO₂-Steuer auf Kraftstoffe geben.
- **Keine Verschärfung CO₂-Grenzwerte für Neuwagen!**
Die Grenzwerte für Neuwagen sollten nicht weiter als – wie aktuell beschlossen – von 130 g/km (in 2015) auf 95 g/km (in 2025) verringert werden. Die Absenkung der CO₂-Grenzwerte ist mit extrem hohen Grenzkosten der CO₂-Vermeidung verbunden: Sie betragen mehrere 100 Euro pro zusätzlich vermiedener Tonne CO₂. Zudem ist zu bedenken: Grenzwerte für Neuwagen verringern nicht den CO₂-Ausstoß von Bestandsfahrzeugen und berücksichtigen nicht die Laufleistung.
- **Keine schärferen Tempolimits auf Autobahnen!**
Aus klimapolitischen Gründen Geschwindigkeitsbegrenzungen zu verschärfen, wäre ein unverhältnismäßiger Eingriff in den Verkehr, da er nur geringe Wirkungen für den Klimaschutz hat. Tempolimits sind anders zu begründen, etwa mit Verkehrssicherheit oder Lärmschutz.
- **Vorsicht vor einer Gewährung von Kaufprämien für Elektroautos!**
Subventionen für Elektroautos hält die VhU aus klimapolitischen und aus grundsätzlichen Erwägungen nicht für erforderlich, da der Staat nicht einzelne Produkte privilegieren sollte. Welche Antriebstechnik, welche Kraftstoffe und welche Mobilitätskonzepte sich auf zunehmend dekarbonisierenden Mobilitätsmärkten durchsetzen werden, sollte dem Wettbewerb von Wissenschaftlern, Unternehmen und

Mobilitätsdienstleistern überlassen werden. Staatliche Förderung sollte sich auf Grundlagenforschung und Pilotprojekte beschränken. Auch beim Aufbau einer Lade-Infrastruktur für Elektrofahrzeuge ist zu prüfen, ob hier ein staatliches Handeln gerechtfertigt wäre, weil ein Wettbewerbs- oder ein Marktversagen vorläge?

4.1.2. ... im Sektor Gebäude

- **Keine höhere Besteuerung fossiler Brennstoffe!**
Ziel der Klimapolitik ist nicht die Verteuerung fossiler Brennstoffe, sondern die Verringerung des CO₂-Ausstoßes. Die VhU lehnt höhere Besteuerungen ab.
- **Keine Verschärfung der Energieeinsparverordnung in Neubauten!**
Die Erfahrungen mit den ständigen Verschärfungen der EnEV sind in wirtschaftlicher Hinsicht überaus kritisch zu bewerten. Hinzu kommen Bedenken, ob und inwiefern die ökologischen Ziele effektiv erreicht wurden. Ein Beispiel sind die überzogenen Vorschriften für die Gebäudedämmung. Die EnEV sollte nicht weiter verschärft werden.
- **Keine Umbaupflichten in bestehenden Gebäuden!**
Privathaushalten und Unternehmen sollten keine Einbaupflichten bestimmter erneuerbarer Energien – etwa im Zuge eines Heizungs austauschs – vom Bund oder Land auferlegt werden, da solche Pflichten als Investitionshemmnis wirken und einen ungerechtfertigten Eingriff in die Freiheit der Bürger darstellen. Negativbeispiel ist das EE-Wärme-Gesetz in Baden-Württemberg.
Die VhU lehnt es ebenfalls ab, die Gemeinden zu ermächtigen, in Satzungen die Nutzung bestimmter erneuerbarer Energien in Bestandsbauten vorzuschreiben.

4.1.3. ... im Sektor Industrie und Stromerzeugung

- **Keine neuen Subventionen für Strom aus Wind, Biomasse, Photovoltaik!**
Die jährlichen Ökostromsubventionen betragen über 20 Mrd. Euro – das ist inakzeptabel hoch. Selbstverständlich müssen in der Vergangenheit zugesagte EEG-Einspeisevergütungen ausbezahlt werden. Doch sollten keine Zusagen für Subventionen für neue Anlagen mehr gegeben werden. Denn für den weiteren Ausbau der Ökostromproduktion ist keine direkte Förderung mehr nötig. Immerhin hat der Marktanteil erneuerbarer Energien in der Stromerzeugung schon ein Drittel erreicht. Die schrittweise Senkung der CO₂-Obergrenze der EU setzt genügend Marktsignale für den weiteren Ausbau erneuerbarer Energien im Strommarkt.
- **Keine Sondersubventionen für ineffiziente Windstandorte!**
Wir brauchen keine Heimatstrom-Politik. Auch nicht zugunsten hessischer Hügel. Der Wettbewerb soll entscheiden, wo – im Rahmen staatlicher Flächennutzungsplanung – künftig Windkraftanlagen gebaut werden. Partikularinteressen einzelner Länder dürfen die Stromrechnungen nicht weiter verteuern.
- **EEG 2016 muss Anstieg der EEG-Umlage verhindern, nicht befördern!**
Der vorliegende Gesetzentwurf erweckt den Anschein, der Zubau der erneuerbaren Energien in der Stromerzeugung könne über umfangreiche mathematische Formeln „wissenschaftlich“ und klar steuerbar gestaltet werden. Über die Wind-

Zubauformel werde der Ausbau-Korridor treffsicher eingehalten. Dieser Ansatz kaschiert, dass mit leichter Variation der zahlreichen in die Formel einfließenden (unsicheren) Annahmen ganz verschiedene Zubaumengen möglich werden. Je nachdem, wie sich Bruttostromverbrauch, Vollbenutzungsstunden, Laufzeit der Anlagen etc. entwickeln, könnte es zu überbordenden Zubauraten und damit verbunden einem extremen Kostenanstieg kommen – so könnte die EEG-Umlage von heute gut 6 auf über 9 Cent je Kilowattstunde anwachsen. Das neue Gesetz muss den Anstieg der EEG-Umlage verhindern und nicht befördern! Dazu sind mehr Kostenkontrolle und Transparenz nötig, auch hinsichtlich der indirekten Zubaukosten wie der Netzentgelte inkl. der Redispatch-Kosten.

- **Keine zusätzlichen Belastungen für energieintensive Betriebe!**
Die VhU lehnt alle Forderungen ab, die zu einer Mehrbelastung energieintensiver Betriebe, die im internationalen Wettbewerb stehen, führen. Dazu zählen nicht nur Industriebetriebe, sondern z.B. auch Rechenzentren und Kühllhäuser. Eine CO₂-Besteuerung, eine Strafsteuer auf energieintensive Produkte, eine Verringerung oder gar Streichung der EEG-Entlastung oder Eingriffe in die Eigenstromregelung würden die Wettbewerbsfähigkeit heimischer Betriebe beschädigen, da im Ausland keine vergleichbaren staatlich bedingten Lasten bestehen. Stattdessen sollten mehr Betriebe entlastet werden, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden.
- **Carbon-Leakage-Schutz stärken!**
Zum Schutz vor Carbon- und Industrial-Leakage gehören ein ausreichender Anteil an kostenloser Zuteilung von CO₂-Zertifikaten für Industriebetriebe auf der Basis der Benchmarks und Fallback-Optionen und eine vollumfängliche Strompreiskompensation.
- **Mehrfachbelastungen vermeiden**
Industrieunternehmen und der elektrisch betriebene Schienenverkehr werden sowohl vom EU-weiten System aus CO₂-Obergrenze und Emissionshandel erfasst, als auch durch das EEG belastet. Eine solche Mehrfachbelastung ist nicht gerechtfertigt und sollte möglichst rasch abgebaut werden.

4.1.4. ... im Sektor Luftverkehr

- **Neue Klimaschutzmaßnahmen nur im internationalen Gleichschritt**
Im europäischen Luftverkehr sollten weitere klimapolitische Maßnahmen nur dann beschlossen werden, wenn es vergleichbare Maßnahmen in anderen wichtigen Luftverkehrsräumen der Welt gibt. Anderenfalls erlitten europäischen und deutsche Airlines und Flughäfen weitere Nachteile im internationalen Wettbewerb, da internationale und interkontinentale Flugverbindungen weg von Deutschland und der EU in Räume mit geringeren ökologischen Standards verlagert würden. Deshalb ist schon heute die Wirkung von Steuern- und Abgaben nicht nur ein Nachteil im Wettbewerb, sondern auch ökologisch kontraproduktiv.
- **Keine neue Besteuerung des Luftverkehrs!**
Die Luftverkehrsbranche finanziert ihre Infrastruktur selbst – im Gegensatz zu Straßen und Schienenwegen, wo die Finanzierung vollständig bzw. zu einem großen Teil aus öffentlichen Haushalten stammt. Der Luftverkehr ist somit der ein-

zige Verkehrsträger, der über einen weitestgehend geschlossenen Finanzierungs-kreislauf verfügt, wie es zuletzt die Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Leitung des ehemaligen Bundesverkehrsministers Bodewig festgestellt hat.

Die Steuerfreiheit etwa von Kerosin ist keine Bevorzugung der Luftfahrt, sondern eine internationale Regelung, die auch nur international geändert werden kann und soll, um Benachteiligungen nationaler Systemteilnehmer auszuschließen. Eine zusätzliche nationale Besteuerung lehnt die VhU ab.

- **CO₂-Obergrenze und -Handel im Luftverkehr wettbewerbsneutral gestalten**
Selbst einheitliche europäische Vorgaben, wie die von der Luftverkehrswirtschaft begrüßte CO₂-Obergrenze und der Emissionshandel im Luftverkehr, führen zu internationalen Wettbewerbsverzerrungen. Die Bundesregierung muss sich auf europäischer Ebene für eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung des EU-Emissionshandels einsetzen.

Sie sollte ferner auf internationaler Ebene darauf hinwirken, Rahmenbedingungen für eine globale Lösung zu finden. Der Beschluss der ICAO-Vollversammlung hat für eine durchdachte, internationale Lösung den Weg geebnet. Eine Beschränkung des Emissionshandels auf innereuropäische Strecken, wie sie zurzeit in der EU praktiziert wird, widerspricht dem Grundgedanken eines Handelssystems ohne Wettbewerbsnachteile. Dies benachteiligt deutsche Fluggesellschaften und Luftverkehrsdrehkreuze, die im internationalen Wettbewerb stehen.

4.1.5 ... im Sektor Landwirtschaft

- **Kein weiterer Druck auf den Bodenmarkt!**
Grundsätzlich bekennt sich auch die Landwirtschaft zu ambitionierten klimapolitischen Zielen. Doch der ohnehin schon knappe und teure Faktor Boden darf nicht noch weiter begrenzt werden durch verschiedene Klimaschutzmaßnahmen wie die Entnahme der Fläche aus der Produktion oder durch die erzwungene Umwandlung von Ackerland in Grünland. Dieses kann in Hessen nicht in Einkommen für die Landwirtschaft und den ländlichen Raum umgesetzt werden. Somit führen solche Maßnahmen zur Wertminderung der Flächen und finanziellen Einbußen.
- **Keine pauschalen Produktionsobergrenzen!**
Es darf nicht durch pauschale Obergrenzen wie etwa auf zwei GV/ha in ein funktionierendes System eingegriffen werden um damit das indirekte Ziel – kein punktueller Nitrateintrag – zu erreichen. Die Spezialisierung von Betrieben und der eigenverantwortliche Umgang mit Betriebsmitteln müssen auch weiterhin möglich sein, ohne alle betroffenen landwirtschaftlichen Unternehmen unter Generalverdacht zu stellen, dass ein verantwortungsvoller Umgang nicht erfolgen würde.
- **Keine Maßnahmen ohne hessischen Bezug!**
Maßnahmen für Sachverhalte, die in Hessen bürokratische Regulationen und Beschränkungen zur Folge haben, ohne dass in Hessen Probleme vorhanden sind, werden abgelehnt. Darunter fällt beispielsweise eine GV-Begrenzung pro ha oder auch weitere Maßnahmen zum Grünlanderhalt.

- **Keine pauschale Förderung über den Markt hinaus!**

Es darf keine pauschale Förderung einer Wirtschaftsweise über die Nachfrage eines Marktsegmentes hinaus geben. Das Angebot muss anhand der Nachfrage steigen können, nicht anhand einer Subventionierung ins Leere hinein.

Fazit: Das Sammelsurium an Einzelmaßnahmen muss gestoppt werden. Klimapolitik geht günstiger und kann ökologisch wirkungsvoller sein, wenn sie auf Einzelregulierungen verzichtet und stattdessen marktwirtschaftlich einen Rahmen setzt, der sicher den CO₂-Ausstoß begrenzt, und innerhalb dessen eine große Freiheit besteht.

4.2. Obergrenzen für CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Benzin und Diesel sowie Heizöl und Erdgas

Nach dem Vorbild der EU-Klimapolitik im Sektor Stromerzeugung und Industrie sollte in zwei weiteren Sektoren, die getrennt voneinander sind, jeweils eine eigenständige Obergrenze für den CO₂-Ausstoß eingeführt und schrittweise und langfristig abgesenkt werden:

- Im Sektor **Straßenverkehr** sollte eine Obergrenze für den CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Benzin und Diesel eingeführt werden. Ebenso soll der CO₂-Ausstoß aus Autogas und Erdgas erfasst werden. Der Kraftstoffanteil aus Bioethanol und Biodiesel fällt nicht unter die Obergrenze.
- Davon getrennt sollte im Sektor **Gebäude** eine Obergrenze für den CO₂-Ausstoß aus der Verbrennung von Heizöl und Erdgas eingeführt werden.

Der Ausstoß einer Tonne CO₂ sollte nur noch nach Vorlage eines CO₂-Emissionszertifikats zulässig sein. In jedem Sektor sollte ein separates Emissionshandelssystem (ETS) geschaffen werden. Die maximal zulässige Menge an CO₂-Emissionen aus der Verbrennung von Benzin und Diesel sowie von Heizöl und Erdgas könnte jedes Jahr um einen bestimmten Prozentsatz, über den die Politik langfristig verbindlich entscheiden sollte, abgesenkt werden.

Der Staat begrenzt so die Menge an emittiertem Kohlenstoff. Die etwa 100 Inverkehrbringer (Raffinerien, Tankstellenketten) in Deutschland, die bisher schon die Mineralölsteuer abführen, würden verpflichtet, ihre Ware mit handelbaren CO₂-Zertifikaten zu hinterlegen.

Um quantitative Verwerfungen zwischen Jahren mit stark unterschiedlicher Nachfrage zu vermeiden, sollten die jährlichen Mengen an CO₂-Zertifikaten – wie bisher im ETS für Stromerzeugung und Industrie – zu mehrjährigen Handelsperioden zusammengefasst werden.

Bürger und Unternehmen entscheiden dann selbst, ob, wo, wann und wie sie CO₂ vermeiden. Sie werden CO₂ dort vermeiden, wo es für sie am einfachsten ist und am wenigsten kostet.

Im Sektor **Straßenverkehr** könnten Bürger und Unternehmen entscheiden, ob sie auf die mittelfristige Verknappung fossiler Kraftstoffe reagieren, indem sie zum Beispiel ein sparsameres Auto oder ein Elektrofahrzeug fahren, ihre Fahrweise anpassen, mehr Biokraftstoffe tanken, Personen- und Güterverkehre auf Bus, Bahn und Binnenschiff verlagern oder evtl. doch langfristig höhere Kraftstoffrechnungen zahlen.

Im Sektor **Gebäude** bliebe es Bürgern und Unternehmen überlassen, ob sie zum Beispiel ihre Heizung erneuern, ihr Gebäude dämmen, die Hauselektronik modernisieren, die Zimmertemperatur verringern oder evtl. langfristig doch höhere Brennstoffrechnungen zahlen.

Der Staat setzt nur den Rahmen, damit das ökologische Ziel garantiert erreicht wird. Der Staat entscheidet, wie schnell oder langsam die Dekarbonisierung erfolgen soll, d.h. wie schnell einzelne CO₂-Obergrenzen in den drei Sektoren Strom/Industrie, Straßenverkehr und Gebäude sinken. Die Art der Anpassung an den ökologischen Rahmen überlässt der Staat der freien Entscheidung der Bürger und Unternehmen.

Im Sektor **Straßenverkehr** ist aus europarechtlichen Gründen eine **europaweite** Obergrenze für den CO₂-Ausstoß anzustreben.

Im Sektor **Gebäude** kann zunächst eine **nationale** CO₂-Obergrenze angestrebt und – so rasch wie möglich – später EU-weit ausgeweitet werden.

Funktioniert der CO₂-Deckel im Straßenverkehr und für Gebäude, wäre er leicht auf weitere Staaten innerhalb und außerhalb Europas zu übertragen.

Um weitere Erfahrungen mit dem Instrument CO₂-Obergrenze und Emissionshandel in neuen Sektoren zu sammeln, sollten die Emissionshandelssysteme in den drei Sektoren Industrie/ Stromerzeugung, Straßenverkehr und Gebäude zunächst getrennt gehalten werden. Es muss besonders im Sektor Industrie/ Stromerzeugung darauf geachtet werden, dass es in Betrieben, die im internationalen Wettbewerb stehen, zu keinen Verlagerungen von Investitionen und Produktionen ins Ausland wegen steigender CO₂-Preise und Strompreise hierzulande kommt („carbon leakage“).

Die Kombination aus ökologischer Rahmensetzung und handelbaren Zertifikaten gewährleistet ein Maximum an marktwirtschaftlicher Freiheit und Technologieneutralität und führt so zu geringeren volkswirtschaftlichen Kosten und zu geringeren Preissteigerungen als die bisherige Klimapolitik mit zahlreichen Einzelmaßnahmen. Denn teure Einzelmaßnahmen wie Ökostromsubventionen, Dämmvorschriften, Heizungs-umrüstpflichten oder Elektroauto-Kaufprämien könnten entfallen bzw. müssten nicht weiter verschärft werden.

Auch wären politische Zielsetzungen hinsichtlich des Anteils der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung oder zur Steigerung der Energieeffizienz entbehrlich.

Stattdessen gäbe es einen innovationsfördernden Wettbewerb zwischen Anbietern von Techniken, Produkten und Dienstleistungen zur möglichst kostengünstigen Vermeidung von CO₂-Emissionen.