

Energiekosten

Wer den Preis zahlt

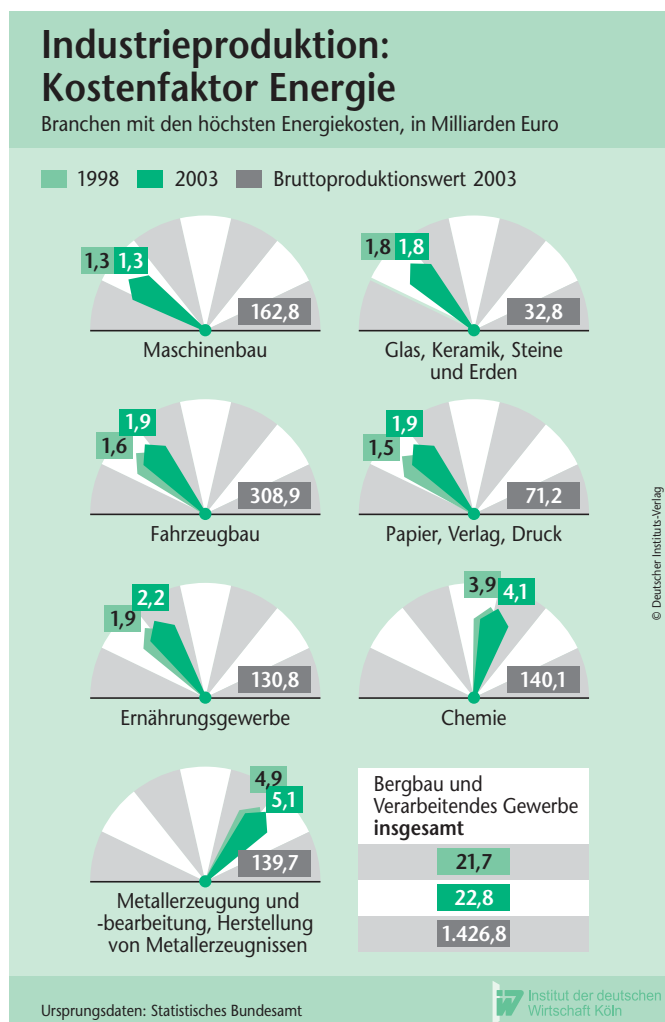
Der Streit um die russischen Gaslieferungen an die Ukraine hat zu Jahresbeginn unsere Abhängigkeit von Energieimporten aus politisch unsicheren Weltregionen noch einmal deutlich aufgezeigt. Damit ist die Frage der mittelfristigen Versorgungssicherheit wieder stärker in den Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion geraten. In den Monaten zuvor waren hingegen vor allem die Kostenbelastungen durch die deutlich verteuerte Energie thematisiert worden.

ereignisse wie die Hurrikane im Golf von Mexiko oder der Atomstreit mit dem Iran lassen die Ölpreise zusätzlich in die Höhe schießen.

Was sich als warmer Geldregen für die Förderländer zeigt, stellt sich in den rohstoffarmen Industrieländern wie Deutschland trotz deutlich verbesserter Energieeffizienz als eine erhebliche Kostenbelastung für die heimische Wirtschaft dar. Davon sind nicht nur einzelne besonders energieintensive Branchen betroffen. Hohe Kosten für Energie machen sich bei Unternehmen aus unterschiedlichsten Sektoren in der Kasse bemerkbar.

Am stärksten schlagen sich die gestiegenen Energiepreise in der Metall- und der Chemieindustrie nieder. Die Betriebe der Metallherzeugung und -bearbeitung und der Herstellung von Metallzeugnissen haben 2003 rund 5,1 Milliarden Euro für Rohöl, Kohle und andere Energieträger ausgegeben. Dieses Jahr wird die Rechnung aufgrund der inzwischen drastisch gestiegenen Energiepreise noch ein gutes Stück höher sein. Dies ist besonders problematisch, weil die meisten dieser Firmen mit ihren Produkten im starken internationalen Wettbewerb stehen und daher die Kostensteigerungen nicht ohne weiteres an ihre Kunden weitergeben können. Hier gefährdet die gestiegene Energierechnung Gewinne und damit auch Investitionen. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Kosten der Energieversorgung durch hausgemachte Maßnahmen einseitig weiter erhöht werden – wie beispielsweise durch den europäischen Kohlendioxid-Emissionshandel geschehen.

In besonders hohem Maße trifft der hohe Energiepreis auch die Unternehmen der traditionell als energieintensiv geltenden Chemieindustrie. Sie musste im Jahr 2003 4,1 Milliarden Euro für Energie aufwenden. Eine hohe Energierechnung belastet auch die Ernährungswirtschaft: 2,2 Milliarden Euro waren 2003 fällig, fast 20 Prozent mehr als fünf Jahre zuvor. Ähnlich sieht es für den Bereich der Papierindustrie und des Verlags- und Druckgewerbes aus. Die jährliche Energierechnung stieg bei diesen Unternehmen binnen fünf Jahren um knapp 25 Prozent auf 1,9 Milliarden Euro. Dieselbe Summe musste auch vom Fahrzeugbau ausgegeben werden – 0,3 Milliarden Euro mehr als 1998.



Der weltweit zunehmende Energiehunger und das kurzfristig kaum erweiterbare Angebot an Energie sorgen für steigende Preise. Das Wachstum in China und Indien, aber auch der anhaltend hohe Energieverbrauch in den Vereinigten Staaten treiben die Nachfrage in die Höhe. Krisen-

- Energiekosten
- Umweltthemen 1995 bis 2005
- Weltklimakonferenz in Montreal
- Buchtipps – Regulierungen im Strommarkt
- Schienenverkehr

Umweltthemen 1995 bis 2005

Zwischen Atomkonsens und Klimagipfeln

Seit 1988 wird von der Forschungsstelle Ökonomie/Ökologie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln die Umweltfachpresse beobachtet. Binnen 18 Jahren wurden über 29.000 Artikel in der Datenbank UMEDIA registriert. Analysiert wurden vor allem die Art der Berichterstattung und Trends der dominanten Themen. Bei allem Wandel im Laufe der Jahre gibt es aber auch Dauerbrenner, die mit einem konstant hohen Grad an Publizität glänzen. Dies sind die Nutzung der Kernenergie, Energiesicherung und Energiepreise, die ethischen Grenzen der Gentechnik, der Klimaschutz und die Einführung einer Maut.

Allein zwischen 1995 und 2005 wurden über 17.700 Artikel ausgewertet. Den Startpunkt markierten französische Atomtests und die Kampagne um die geplante Versenkung der Ölbohrplattform Brent Spar. Nach einem Höhepunkt

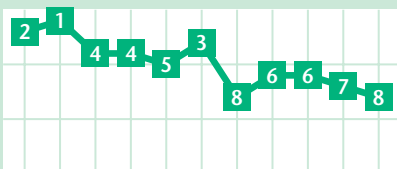
die sich im neuen Jahrtausend in der Spitzengruppe halten. Technischer Fortschritt und größere Stückzahlen halfen, ihren Kostennachteil gegenüber der konventionellen Energieerzeugung zu verringern. Im gleichen Zeitraum hat auch die Berichterstattung zur Klimapolitik zugenommen. Schwankte ihre Bedeutung in den Neunzigern noch stark, gehört sie mittlerweile zu den Hauptthemen der Fachpresse. Vor allem brachte das 1997 beschlossene Kyoto-Protokoll eine internationale Perspektive. Die Einführung des Emissionshandels lenkte den Blick wieder auf die nationale und europäische Ebene.

Zu den neuen Themen ist auch die Bio- und Gentechnologie zu zählen. Mit Klonschaf Dolly machte sie Mitte der neunziger Jahre Karriere, verlor nach 2001 aber ihre exponierte Stellung. Konstant stark ist dagegen das Interesse an Verkehrsthemen. Neben technischen Verbesserungen mit ihren Folgen für Umwelt und Sicherheit sorgte insbesondere die Einführung einer Maut jahrelang für Diskussionsstoff. Zuletzt wurde die Feinstaubbelastung in Großstädten überwiegend als Verkehrsthema behandelt.

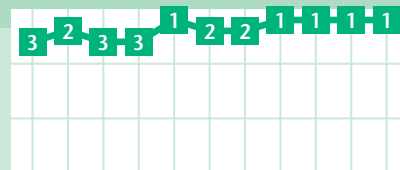
Umweltthemen 1995 bis 2005

Das Themenbarometer dokumentiert die Themenfelder, die in einschlägigen Printmedien überdurchschnittlich häufig behandelt wurden. Die Häufigkeit der Nennungen wurde für jedes Jahr in eine Rangfolge gebracht.

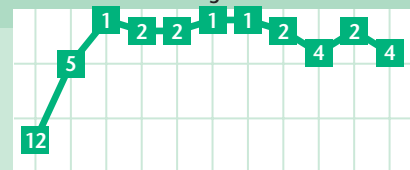
Tier- und Artenschutz



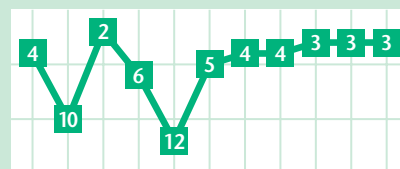
Verkehr



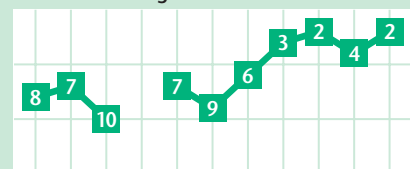
Bio- und Gentechnologie



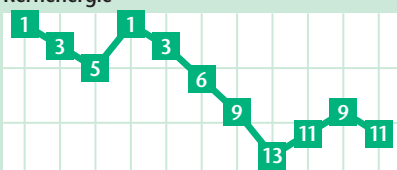
Klima



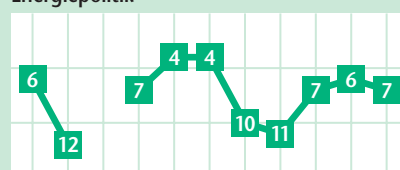
Alternative Energie



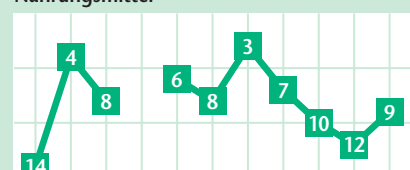
Kernenergie



Energiepolitik



Nahrungsmittel



Durchgängig berücksichtigte Printmedien: Bild der Wissenschaft, Der Spiegel, Die Zeit, Focus, Greenpeace-Magazin, natur+kosmos, Naturschutz heute, Öko-Test-Magazin, Spektrum der Wissenschaft, Stern; nur zeitweise berücksichtigte Printmedien: bis 1997: Natürlich, Worldwatch, bis 1998: Deutsches Sonntagsblatt, Geo, Rheinischer Merkur, Vital, bis 2001: Die Woche, 1999 bis 2001: Bonner Wissenschafts-Presskonferenz, ab 2001: VDI-Nachrichten; Quelle: UMEDIA

Institut der deutschen Wirtschaft Köln

der Berichterstattung zum Beginn der neunziger Jahre wuchs die Anzahl der Berichte nochmals zum Beginn des neuen Jahrtausends an. Bis zum Ende des Berichtszeitraums halbiert sich dann annähernd die Zahl der Beiträge.

Stand die Kernenergie 1995 und 1998 noch auf Platz eins der Umweltthemen, verlor sie danach deutlich an Brisanz. Ein Zuwachs in der öffentlichen Aufmerksamkeit ist hingegen bei den alternativen Energien zu beobachten,

Die allgemeine Energiepolitik ist dagegen eher eine beständige Begleitmusik, die mit der Einführung der Öko-steuer durch die rot-grüne Bundesregierung zwischenzeitlich stärkere Beachtung fand. Eine mittlere Bedeutung kommt auch dem Thema Nahrungsmittel zu, dessen Darstellung allerdings stärker der Form der Skandalberichterstattung folgt. Virulent wurde das Thema besonders 2001 mit BSE und der Maul- und Klauenseuche.

Weltklimakonferenz in Montreal

Wenig Konkretes auf dem UN-Klimagipfel

Vom 28. November bis zum 10. Dezember 2005 fand in der kanadischen Stadt Montreal die 11. Vertragsstaatenkonferenz (COP 11) der Klimarahmenkonvention statt. Die Konvention war 1992 auf der Umweltkonferenz in Rio de Janeiro verabschiedet worden. Teilnehmer in Montreal waren Vertreter der 189 Mitgliedstaaten sowie Tausende von Beobachtern. Gleichzeitig trafen sich erstmals Vertreter der 157 Unterzeichnerländer des Kyoto-Protokolls (COP/MOP 1), nachdem dieses im Februar des vergangenen Jahres in Kraft getreten war.

Die Mitglieder des Kyoto-Protokolls verabschiedeten auf dem Gipfel unter anderem die so genannten Marrakesh Accords – ein 2001 auf der Klimakonferenz in Marrakesch (COP 7) erarbeitetes Regelwerk zur Konkretisierung des Kyoto-Protokolls. Unter anderem werden darin die Modalitäten der flexiblen Instrumente Joint Implementation (JI) und Clean Development Mechanism (CDM) und konkretisiert. Mit einem vereinfachten Regelwerk soll die Durchführung von CDM-Projekten attraktiver gemacht werden, mit denen Industrieländer Klimaschutzprojekte in Entwicklungsländern durchführen und sich die entsprechenden CO₂-Reduktionen anrechnen lassen können. Seit dem Montreal-Gipfel können Industriestaaten im Rahmen des Joint Implementation nun auch Klimaschutzprojekte in anderen Industriestaaten durchführen. Darüber hinaus haben die Kyoto-Staaten ein Kontrollsystem eingeführt, mit dem die Einhaltung der festgelegten Ziele in den einzelnen Ländern überprüft wird, und sich darauf verständigt, für die Zeit nach 2012 auf Basis des Kyoto-Protokolls neue Ziele zu vereinbaren.

Weniger konkret fielen hingegen die Ergebnisse der Vertragsstaatenkonferenz (COP 11) aus. Nach zähem Ringen konnten sich die Delegierten darauf einigen, einen Dialog zur Verständigung über weitere Klimaschutzvereinbarungen in Gang zu setzen. Auch die USA, die als weltweit größter CO₂-Emittent das Kyoto-Protokoll nicht ratifiziert haben, waren am Ende bereit, diesem Beschluss zuzustimmen.

Von den meisten Kommentatoren wurde der Gipfel als wegweisender Erfolg gewertet. Vor allem die Zustimmung der USA zum zukünftigen Dialogprozess wurde als positives Zeichen aufgefasst. Ausdrücklich schlossen die Vereinigten Staaten jedoch auch für die Zukunft Verhandlungen über konkrete Reduktionsziele aus.



Buchtipp Regulierungen im Strommarkt

Die Stromwirtschaft steht seit längerem im Mittelpunkt vielfältiger wirtschaftspolitischer Diskussionen. Dabei sind insbesondere zwei Diskussionsstränge zu unterscheiden: Zum einen werden Wettbewerbsfragen innerhalb der Stromwirtschaft diskutiert und entsprechende Regelwerke entwickelt. Zum anderen ist die Stromerzeugung aus umweltpolitischen Gründen, und hier insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes, in den Fokus mannigfacher Regulierungen geraten.

Als zentrale Säule der Energieversorgung stellt die Stromwirtschaft nicht nur für die privaten Haushalte den größten Teil der Energie zur Verfügung, sondern versorgt auch Teile des Verkehrswesens, die gesamte Dienstleistungsbranche und wichtige Bereiche der Industrie mit Energie. Eine unsichere Stromversorgung wäre für das Leben und Wirtschaften in Deutschland ebenso schwer zu ertragen wie überhöhte Preise. Wie wichtig der gesicherte Zugang zur elektrischen Energie ist, hatte der Stromausfall im Münsterland sehr deutlich gemacht.

Der Beitrag „Regulierungen im Strommarkt – Umweltschutz und Wettbewerb“ greift die wichtigsten Diskussionen über Regulierungen der Stromwirtschaft auf. Dazu werden zunächst die wesentlichen Merkmale der einzelnen Primärenergiequellen und die jeweiligen ordnungspolitischen Fragestellungen angesprochen. Hierauf aufbauend werden anschließend die bedeutendsten umweltpolitisch motivierten Regulierungen beleuchtet, durch die den privaten und industriellen Stromverbrauchern nicht unerhebliche Kosten entstehen: die im Rahmen der Ökosteuer eingeführte Stromsteuer, das Erneuerbare-Energien-Gesetz und der 2005 begonnene europaweite Handel mit Kohlendioxid-Emissionsrechten.

Im Anschluss daran werden die Wettbewerbsfragen thematisiert, die innerhalb der Stromwirtschaft relevant sind. Dabei geht es vor allem um die von der Europäischen Kommission forcierte Liberalisierung des Strommarktes, die mit der Einsetzung einer Regulierungsbehörde in Deutschland 2005 in eine neue Phase eingetreten ist. Insbesondere der Zugang zum Leitungsnetz stellt einen Engpassfaktor dar, durch den Kosten senkender Wettbewerb im Stromnetz behindert werden kann. Dass bei der Liberalisierung des Strommarktes in anderen europäischen Ländern unterschiedliche Wege gegangen werden, zeigt der abschließende Ausblick auf verschiedene europäische Beispiele.

Hubertus Bardt: Regulierungen im Strommarkt – Umweltschutz und Wettbewerb; IW-Positionen Nr. 17, Köln 2005, 11 Euro, ISBN 3-602-24114-9

Schienenverkehr

Die Zukunft der Bahn

Das Jahr 2006 wird in mancherlei Hinsicht zu einem Schicksalsjahr für den Schienenverkehr in Deutschland. So muss in diesem Jahr die Entscheidung getroffen werden, ob ein Börsengang der Deutschen Bahn als integrierter Konzern erfolgt oder ob es zu einer Abtrennung der Schienentransportsparten vom Infrastrukturbetreiber DB Netz kommt. Neben dieser seit Jahren heiß diskutierten verkehrspolitischen Grundsatzentscheidung steht auch die betriebswirtschaftliche Ausrichtung des DB-Konzerns auf dem Prüfstand.

Das ursprüngliche Ziel der Bahnreform von 1994 war es, den Verkehrsträger Schiene zu stärken und einen signifikanten Anteil der erwarteten Verkehrszuwächse auf die Schiene zu holen. Doch von diesem Ziel scheint sich die Bahn zunehmend zu entfernen. Dies wurde gegen Ende des letzten Jahres deutlich, als sie zunächst den amerikanischen Logistikkonzern BAX Global für über eine Milliarde Euro erwarb, und kurze Zeit danach bekannt wurde, dass die Bahn mit der Hansestadt Hamburg über den Kauf von landeseigenen Nahverkehrsbetrieben und Hafentbetreibern verhandelte.

Auch wenn die Expansionspläne der Bahn in Hamburg inzwischen gescheitert sind, zeigen diese Vorhaben, dass der Bahnvorstand die Zukunft seines Konzerns eher im Bereich der Logistik sieht. Schließlich ist BAX Global vor allem im Bereich See- und Lufttransporte gut aufgestellt. Mit dem angedachten Erwerb des Hafenterminalbetreibers Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) wäre der DB Konzern mit seiner Logistiktochter Schenker in der Lage gewesen, weltweite Transportketten aus einer Hand anzubieten. Neben diesen strategischen Aspekten hätte die stürmisch wachsende HHLA aber auch die Ertragssituation der Bahn verbessern können. Immerhin wuchs der Containerumschlag der Hamburger allein im letzten Jahr um über 14 Prozent und liegt mit über fünf Millionen Stück über dem Umschlag des Hafens von New York. Ferner werden an dieser Schnittstelle die Umschlagmengen einem Verkehrsträger zugeordnet, der die Waren ins Hafenhinterland transportiert. Die Übernahme der Terminals hätte es der Bahn erlaubt, exklusive Anbindungen per Schiene anzubieten.





Allerdings wäre ein solches Vorgehen wettbewerbsrechtlich bedenklich gewesen, denn für ein staatlich kontrolliertes Unternehmen wie die Bahn sollte ein Neutralitätsgebot gegenüber den verschiedenen Terminalbetreibern gelten. Vor diesem Hintergrund war auch die Ankündigung anderer Logistikfirmen zu sehen, ihr Transportauf-

kommen in Zukunft um den Hamburger Hafen herumzuleiten, sollte die Bahn die HHLA übernehmen.

Auch wenn die Verhandlungen zwischen dem Hamburger Senat und der Bahn an der Frage der Verlagerung des Konzernsitzes gescheitert sind, sollte im Nachhinein auch die Frage gestellt werden, ob das ganze Vorhaben nicht verkehrspolitisch kritisch zu bewerten ist. Immerhin sollten auch diese Zukäufe in der Logistiksparte de facto aus Steuermitteln finanziert werden, denn neben der in den letzten Jahren zugekauften Logistiksparte ist es der Nahverkehr, in dem die Bahn Profite erwirtschaftet. Dieser wurde aber allein im Jahr 2005 vom Bund mit rund 7 Milliarden Euro bezuschusst. Von diesem Geld bestellen die Bundesländer Verkehrsleistungen, wobei sie die Möglichkeit haben, über Ausschreibungen einen Anbieter auf den gewünschten Trassen auszuwählen.

Vor diesem Hintergrund hatte auch der geplante Kauf der Hamburger Hochbahn AG (HHA) einen wettbewerbspolitischen Aspekt. Immerhin ist diese der zweitgrößte Nahverkehrskonzern in Deutschland. Mit einem Kostendeckungsgrad von 84,5 Prozent ist die HHA einer der effizientesten Anbieter und gilt daher als scharfer Konkurrent. Da der Börsengang der DB als gefährdet gilt, wenn es ihr nicht gelingt, die Hälfte der Ausschreibungen im Schienenverkehr zu gewinnen, ist der Zukauf eines erfolgreichen Konkurrenten durchaus attraktiv. Einige der größten Ausschreibungen konnten bisher von der Firma Metronom gewonnen werden, an der die HHA beteiligt ist. Aus wettbewerbspolitischer Sicht wäre eine Übernahme der HHA durch die DB, die bereits einen Marktanteil von 90 Prozent im Schienenregionalverkehr hält, daher kritisch zu sehen. Dem Ziel der Bahnreform, den intramodalen Wettbewerb und damit auch den Verkehrsträger Schiene zu stärken, widerspricht ein solches Vorgehen.

Die grundsätzliche Entscheidung zur Zukunft des Wettbewerbs auf der Schiene fällt jedoch im Zuge des geplanten Börsengangs der Bahn. Ein Gutachten der Unternehmensberatung Booz Allen Hamilton ist nun erschienen. Es zeigt auf, dass das TrennungsmodeLL verkehrspolitisch sinnvoll ist, den Wettbewerb belebt und damit die Schiene insgesamt stärkt. Gleichzeitig rechnen die Gutachter für den integrierten Börsengang jedoch mit etwas höheren Einnahmen für den Bund, was eine verkehrspolitisch vernünftige Entscheidung nicht erleichtert.

-  www.baxworld.com
-  www.hhla.de
-  www.hochbahn.de
-  www.der-metronom.de