

UMWELT-SERVICE

Koalitionsvertrag zur Energie

Grundlegende Reformen des EEG schnell nötig

Für die neue Bundesregierung hat die Energiewende hohe Priorität. Sie strebt an, den Ausbau der erneuerbaren Energien voranzubringen und gleichzeitig Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit der Energieversorgung zu sichern.

Die Ausbauziele des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) bleiben im bisherigen Rahmen. Erstmals wird ein Korridor mit Ober- und Untergrenze definiert (für 2025 und 2035). Der Ausbau soll in Zukunft mit einer Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am Stromverbrauch von 1,3 bis 1,7 Prozentpunkten im Jahr verlaufen, statt mit 1,5 Punkten gemäß den bisherigen Zielen. Seit dem Jahr 2000 lag die Geschwindigkeit bei 1,3 Punkten im Jahr. Zwischen 2010 und 2012 ist der Anteil der erneuerbaren Energien sogar um 3,0 Prozent gestiegen – mit entsprechenden Kostenfolgen. Bei den Umweltexperten der Wirtschaft stößt die Koalition mit ihren Plänen auf Zustimmung: Der Anteil der positiven Antworten in der jüngsten Befragung des IW-Umweltexpertenpanels übersteigt die ablehnenden Reaktionen um 7,9 Prozent.

Denn die Energiewende ist für die Unternehmen und Verbraucher mit hohen Kosten verbunden. Allein für das Jahr 2014 rechnen die Netzbetreiber mit einem Subventionsbedarf der erneuerbaren Energien in Höhe von 19,4 Milliarden Euro. Für das Jahr 2015 wird von einem Betrag zwischen 20,9 und 24,1 Milliarden Euro ausgegangen. Die Maßnahmen des Koalitionsvertrags sind nicht geeignet, diese Subventionen deutlich zu senken, da der Bestandsschutz für Altanlagen, die noch bis zu 20 Jahre am Netz sind, festgeschrieben wird. Es kann nur der weitere Anstieg über die nächsten Jahre gebremst werden. Dennoch unterstützt eine Mehrheit von 30,7 Prozent der befragten Umweltexperten den Schutz der eingegangenen Verpflichtungen nach dem EEG.

Bis Sommer 2014 soll ein neues EEG beschlossen werden. Vorgesehen sind vor allem Veränderungen der Einspeisevergütungen für einzelne Technologien. Zudem soll die Direktvermarktung gestärkt und eine gleitende Marktprämie eingeführt werden. Die Höhe dieser Prämie soll schrittweise durch eine Versteigerung ermittelt werden.

Die einzelnen Maßnahmen werden von den befragten Umweltexperten mit großer Mehrheit unterstützt. Im Saldo übersteigen die positiven die negativen Antworten um bis zu 40 Prozent. Einzig die Beibehaltung der bisherigen Photovoltaik-Förderung wird mit großer Mehrheit abgelehnt.

Bewertung der energiepolitischen Vorschläge im Koalitionsvertrag

1

Anteil positiver abzüglich negativer Antworten, in Prozent

Biomasse auf Abfall und Reststoffe begrenzen	39,2
Förderung für Onshore-Wind senken	38,4
Neugestaltung der Netzentgelte (Leistungspreis)	34,0
Verpflichtende Direktvermarktung für EE-Strom	31,3
Bestandsschutz der EEG-Förderung für Altanlagen	30,7
Energieeffizienznachweise für Unternehmen mit EEG-Rabatten	29,6
Ermittlung der EEG-Förderhöhe über Ausschreibungen	18,0
6,5 MW Offshore-Wind 2020	13,8
Ausbaukorridor EE-Strom: 40-45 % in 2025, 55-60 % in 2035	7,9
Überprüfung der EEG-Ausnahmen	1,3
Herausnahme von 900 Millionen Zertifikaten aus dem Emissionshandel	-2,0
Top-Runner-Prinzip in nationalen Standards und Öko-Design-Richtlinie	-9,4
Photovoltaik-Förderung beibehalten	-27,9

Quelle: IW-Umweltexpertenpanel 1/2014
Befragung von 169 Umweltexperten der Wirtschaft im Januar 2014

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© IW-UWS 1/2014

**iw.KÖLN.WISSEN
SCHAFFT KOMPETENZ.**

Materialeffizienz

Mit vielen Schritten in die richtige Richtung

Unternehmen in Deutschland nutzen Verbesserungsmöglichkeiten bei allen Kostenfaktoren. Während in der öffentlichen Debatte die Entwicklung der Energiepreise dominiert, stellt für Unternehmen auch der Materialeinsatz einen wichtigen Ansatzpunkt dar. Besonders beim Verarbeitenden Gewerbe liegen hier hohe Kostenanteile und große Potenziale.

Eine Verbesserung der Materialeffizienz kann Preis- und Versorgungsrisiken senken und Umweltwirkungen bei der Rohstoffgewinnung und -verarbeitung verringern. Sie wird von der Politik angestrebt und unterstützt, und zwar mit Informationsangeboten, der Förderung von Effizienzberatungen und durch Kredithilfen. Gerade niedrigschwellige Angebote wie Informationsmaterial stoßen in Unternehmen auf Interesse, wie eine Studie des IW Köln zeigt. Gegenüber Beratungen verhalten sich hingegen viele Unternehmen reserviert. Je stärker Unternehmen an der Verbesserung ihrer Materialeffizienz arbeiten, desto eher ziehen sie auch in Erwägung, sich beraten zu lassen, denn in ihren Bemühungen stoßen sie auf Hindernisse, die sie nicht leicht allein überwindenden können.

Gegenüber der Energieeffizienz liegt in Unternehmen das Thema Materialeffizienz ein wenig zurück. Nach der Befragung des IW-Umweltexpertenpanels im Januar 2014 ist in gut 46 Prozent der Unternehmen die Energieeffizienz ein Thema mit höchster Priorität, in rund 42 Prozent der Unternehmen die Materialeffizienz. Unternehmen, in denen die Energieeffizienz eine sehr niedrige Priorität hat, sind noch seltener als Unternehmen mit einer sehr geringen Priorität für die Materialeffizienz. Generell unterstützen sich die beiden Ansätze wechselseitig. Wer sich um einen effizienten Einsatz der Energie bemüht, sorgt sehr oft auch für eine Verbesserung des Materialeinsatzes.

Rund drei Viertel der befragten Unternehmen geben an, in den beiden vergangenen Jahren Maßnahmen zur Erhöhung der Materialeffizienz durchgeführt zu haben (Abbildung). Für große Unternehmen ist ihre Verbesserung auch in der Praxis ein Dauerthema. Der Prozentsatz für geplante Maßnahmen in den beiden kommenden Jahren liegt etwas darunter und der für die weitere Zukunft ist noch etwas niedriger. Die Bedeutung

des Themas geht in den Unternehmen aber nicht unbedingt mit der Zeit zurück, denn der Blick in die Vergangenheit ist naturgemäß klarer als der in die Zukunft. Zudem ist es sehr gut denkbar, dass gerade die weit verbreiteten kleinen Verbesserungen keinen Vorlauf von mehr als einem Jahr haben und auch sonst nur kurze Schatten vorauswerfen.

Maßnahmen zur Steigerung der Materialeffizienz

2

Angaben in Prozent

in den letzten beiden Jahren Maßnahmen durchgeführt	76,2
für die nächsten beiden Jahre Maßnahmen geplant	57,4
in Zukunft noch wesentliche Potenziale	49,5
Maßnahmen in kleinen Einzelschritten	66,3
Maßnahmen im Zuge von größeren Umstellungen	17,8
jährliches kontrolliertes Materialeffizienzziel	21,8
Materialverbrauch spielt bei uns keine Rolle.	9,6

Quelle: IW-Umweltexpertenpanel 1/2014
Befragung von 169 Umweltexperten der Wirtschaft im Januar 2014,
Antworten von 104 Unternehmen

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© IW-UWS 1/2014

Die Steigerung der Materialeffizienz wird zumeist durch kleine Schritte befördert und sehr viel seltener durch größere Umstellungen. Das Vorgehen in kleinen Schritten wird in den Unternehmen dieser Befragung mehr als dreimal häufiger genannt als größere Veränderungen wie die Einführung neuer Verfahren oder die Ersetzung eines Materials. Dies dürfte vor allem auf kleine Optimierungen am Prozess zur Verringerung von Ausschuss und Verschnitt zutreffen. Gut ein Fünftel der Unternehmen versucht zudem, ein quantifiziertes Materialeffizienzziel zu erreichen, und kontrolliert dieses auch.

Biebeler, Hendrik / Schmitz, Edgar (2013): Materialeffizienzberatung – Welche Unternehmen kann sie erreichen?
in: IW-Trends, 40. Jg., Heft 4, S. 19–31

Jahresveröffentlichung IW-Umweltexpertenpanel

Die Auswertungen zu allen Fragen, die dem IW-Umweltexpertenpanel im vergangenen Jahr vorgelegt wurden, sind nun in einem Dokument zusammengefasst.
www.iwkoeln.de/umweltexpertenpanel-2013

Strompreis

Staatlicher Anteil wächst

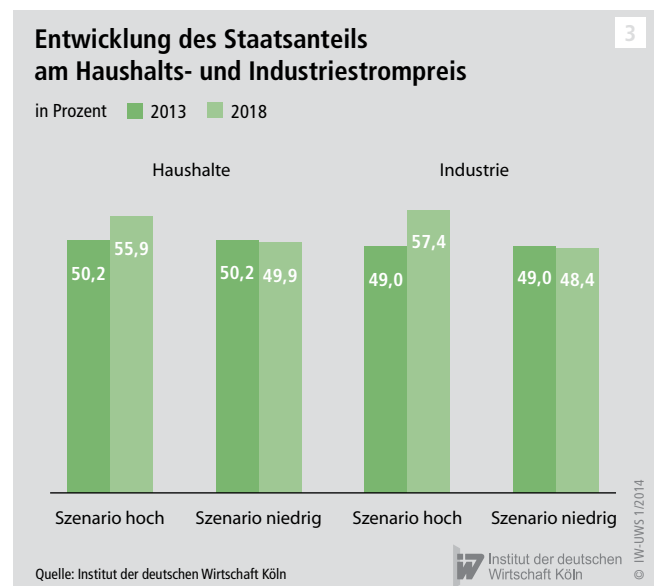
Seit der Marktöffnung der Stromversorgung im Jahr 1998 sollen sich die Preise für Strom eigentlich im Wettbewerb bilden. Tatsächlich aber steigt der Anteil der staatlichen Preisbestandteile seit Jahren an. Ab 2014 zahlen die privaten Stromverbraucher jährlich über 30 Milliarden Euro für Steuern, Abgaben und Umlagen. Damit erreicht der staatliche Anteil am Haushaltsstrompreis mit 51,7 Prozent einen neuen Höchststand. Zur traditionellen Konzessionsabgabe und zur Mehrwertsteuer kamen die Stromsteuer, die EEG-Umlage und der KWK-Aufschlag hinzu. Zuletzt wurde außerdem noch eine Haftungsumlage für Offshore-Windkraftanlagen eingeführt und eine Umlage, die die Netzbetreiber für die Befreiung bestimmter Unternehmen von den Netzentgelten entschädigt. Mit solchen Elementen wird der Wettbewerb bei der Bildung des Strompreises immer weiter verdrängt.

Ohne eine grundlegende Strukturreform des gesamten Strommarkts könnte der Staatsanteil am Strompreis bis 2018 sogar auf bis zu 56 Prozent ansteigen, wie eine aktuelle Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln im Auftrag der Initiative neue soziale Marktwirtschaft zeigt. Der wesentliche Preistreiber ist dabei das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG): Im Jahr 2014 werden bereits 19,4 Milliarden Euro für die Förderung von Sonne, Wind und Biomasse ausgegeben. Je nach Szenario kann sich diese Summe bis 2018 auf über 31 Milliarden Euro pro Jahr erhöhen.

Im Jahr 2018 könnte unter Annahme eines Hochpreisszenarios beispielsweise die EEG-Kernumlage auf bis zu 8,1 Cent pro Kilowattstunde steigen. Selbst wenn die Marktpreise für Strom – also Börsenpreis, Vertriebskosten und Netzentgelte – konstant bleiben, könnte der Endkundenpreis für Haushalte bis 2018 in einem solchen Szenario um 13 Prozent zulegen. Bei Industrieunternehmen, die nicht von Ausnahmeregelungen profitieren, stiege der Strompreis sogar um über 19 Prozent an. Auch im günstigsten Fall, die Ausbaugeschwindigkeit der erneuerbaren Energien verlangsamt sich und gleichzeitig sinken die Kosten der Ökostromproduktion schnell, stiege der Subventionsbedarf durch das EEG immer noch um rund 3 Milliarden Euro.

Ein sinkender Staatsanteil im Strompreis kann also auch bei moderaten Entwicklungen der aktuellen Umlagen und Abgaben nicht erwartet werden. Um zumindest den Kostenanstieg zu begrenzen, muss mehr Effizienz und Wettbewerb in das EEG gebracht werden. Langfristig jedoch ist die deutsche Stromversorgung grundlegend neu auszurichten und ein Ausstiegsszenario für die Förderung bestimmter Erzeugungstechnologien zu entwickeln. 15 Jahre nach der Liberalisierung des deutschen Strommarktes sind solche Garantieeinkommen auf Dauer nicht haltbar.

Zu einer stärker wettbewerblich ausgestalteten Marktordnung gehört auch, dass Erneuerbare-Energien-Anlagen an Vermarktungs- und Erlösrissen beteiligt werden, beispielsweise durch die Bindung der Zahlungsströme an Knappheitssignale am Strommarkt. So würden erneuerbare Energien zunehmend auch in den Wettbewerb untereinander und mit anderen Technologien treten müssen. Im Koalitionsvertrag werden dazu Schlagworte wie „Direktvermarktung“, „Marktprämien“ und „Auktionierung“ genannt. Solche Ideen sollten möglichst schnell realisiert werden, um die Kostendynamik der Energiegewinnung für Privathaushalte und Unternehmen zu bremsen. Darüber hinaus wäre eine haushaltsabhängige Finanzierung des EEG erforderlich, die die Risiken der Förderung nicht weiterhin in unkontrollierter Dynamik auf die Stromverbraucher überwälzt.



Emissionsgrenzwerte

Neue Regeln für die CO₂-Emissionen von Pkw

In der EU sind dem Straßenverkehr 18,6 Prozent der CO₂-Emissionen zuzurechnen. Um diese zu senken, setzt die EU auf verbindliche Grenzwerte für Neuwagen. Anders als beim Emissionshandel setzt sie hier nicht an den tatsächlichen Emissionen des Sektors an.

Stattdessen werden die Emissionspotenziale der verkauften Neuwagen reguliert. Dies lässt aber außer Acht, wie viel und auch auf welche Art ein Auto gefahren wird. Eine Auswirkung auf die Zielgröße „CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs“ ist bei diesem Ansatz nur mittelbar vorhanden. Die Zielgenauigkeit dieses Ansatzes wird zudem dadurch gemindert, dass die Emissionen eines Fahrzeugs im Rahmen eines standardisierten Tests ermittelt werden müssen, der nur bedingt der Fahrpraxis auf den Straßen entspricht. Hinzu kommt, dass bei der Berechnung der Normemissionen diverse weitere Regeln zu beachten sind, mit deren Hilfe bekannte Defizite der Testverfahren ausgeglichen werden sollen. In der Summe bleibt Ansatz daher eher Stückwerk.

Dennoch wird er weiter vorangetrieben. Im November 2013 wurde ein neuer Wert für das Jahr 2020 endgültig fixiert. Im Durchschnitt sollen die Neuwagen in diesem Jahr nur noch 95 g CO₂/km emittieren, eine Reduktion um 27 Prozent gegenüber 2015. Damit hat sich die EU das weltweit ehrgeizigste Reduktionsziel gesteckt. Einige Sonderaspekte sind aber her-

vorzuheben. So gilt der Wert von 95 g CO₂/km nicht für alle Hersteller gleichermaßen: Der herstellerspezifische Zielwert orientiert sich vielmehr am Durchschnittsgewicht der von der Firma verkauften Neuwagen in den Vorjahren. Je höher das Gewicht, desto höher ist der Zielwert für die Jahre 2015 und 2020. Über alle Zielwerte ergibt sich dann der Wert von 95 g CO₂/km. Ferner wurde für 2020 eine Regelung vereinbart, dass im Jahr 2020 nur 95 Prozent der Neuwagen bei der Berechnung der Durchschnittsemissionen zu berücksichtigen sind und erst ab 2021 werden alle Neuwagen einbezogen – das führt zu einem kleinen Zeitgewinn für die Hersteller, die auch sehr emissionsstarke Fahrzeuge im Angebot haben. Zudem wird für die Jahre 2020 bis 2023 im geringen Maß eine Mehrfachanrechnung von besonders emissionsarmen Fahrzeugen bei der Berechnung der herstellerspezifischen Emissionen gestattet.

Für 2015 ist zu erwarten, dass alle Hersteller ihren Zielwert erreichen. Daraus sollte aber nicht geschlossen werden, dass auch der 2020er-Wert einfach einzuhalten ist, denn die effizientesten Maßnahmen wurden zuerst ergriffen und gerade größere Fahrzeuge beginnen beim Grenzwert für 2020 an physikalische Grenzen zu stoßen. Dies wird eine kostenintensive Elektrifizierung des Antriebsstrangs bei diesen Fahrzeugen notwendig machen.

www.iwkoeln.de

www.eea.europa.eu

CO₂-Emissionen der Neuwagenflotten und Zielwerte nach Herstellern

4

Hersteller*	Ist 2006	Ist 2012	Zielwert 2015	Zielwert 2020**
Daimler	184	143	138	101
BMW	182	138	138	101
Volkswagen	165	134	132	96
EU-Durchschnitt	159	132	130	95
General Motors	157	133	131	96
Renault-Nissan	150	128	127	93
Ford	162	129	127	93
Toyota	152	122	127	93
PSA	142	122	128	93
Fiat	144	117	119	87

*Gesamtwert auf Basis aller Neuzulassungen. **Unter der Annahme eines konstanten Durchschnittsgewichts der Neuwagenflotte.

Quelle: EEA (2013)