

## Rede

### BDI-Klimakongress

---

BDI-Klimakongress

04.04.2019

Umweltforum, Pufendorfstraße 11, 10249 Berlin

Prof. Dieter Kempf, BDI-Präsident

---

#### 1 Jahr nach der Klimapfadestudie – was hat sich bisher getan

- Vor gut einem Jahr hat der BDI seine Grundsatzstudie „Klimapfade für Deutschland“ vorgestellt. Sie hat im Inland wie im Ausland, bei Regierungsvertretern wie bei NGOs sowie in der Wissenschaft viel Anerkennung erfahren und ist eine viel zitierte Bezugsgröße der klimapolitischen Diskussion geworden. Das freut uns sehr und macht uns - wie ich finde zu Recht - auch etwas stolz.
- Andere wichtige Studien, wie die der Dena oder von Acatech haben unsere Ergebnisse im Kern bestätigt. Eine Synopse dieser drei Studien haben wir gemeinsam im Februar vorgestellt.
- Was ist seitdem beim Thema Klimaschutz passiert? Das medial Auffälligste sind sicher die Schülerstreiks von „FridaysForFuture“. Politisches Engagement junger Menschen ist wichtig und richtig. Doch wir müssen auch an jugendlichen Protest die Frage stellen, ob es irgendein Problem gibt, dass in Demokratien mit radikaler Kompromisslosigkeit angemessen behandelt werden kann. Panik und Angst führen uns in die Irre. Intelligenz und Mut führen uns zum Ziel.
- Man muss aber auch feststellen: In der deutschen Klimapolitik herrschen Widersprüchlichkeit und Stillstand. Ein Alarmsignal ist das aktuelle, globale Energiewende-Ranking des Weltwirtschaftsforums. Danach ist Deutschland auf Rang 17 zurückgefallen. Bei den Industrie-Strompreisen liegen wir sogar nur auf Platz 113 von 115 untersuchten Nationen. Das bedeutet umgekehrt: Fast Spitzenreiter bei den Industrie-Strompreisen!
- Wie sehen die Antworten der Bundesregierung aus? Bundesumweltministerin Schulze hat einen sehr einseitigen Entwurf eines Klimaschutzgesetzes vorgelegt. Darüber hat sich die Koalition auf das Heftigste zerstritten. Ein sogenanntes „Klimakabinett“ soll den großkoalitionären Frieden wieder herstellen.
- Freundlich formuliert kann man zusammenfassen: Die Bundesregierung ist weiter auf der Suche nach einem ganzheitlichen Konzept für effizienten Klimaschutz.  
Vier Themenfelder

**Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.**  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Hausanschrift*

Breite Straße 29  
10178 Berlin

*Postanschrift*

11053 Berlin

*Telekontakte*

T: 030 2028-1442

F: 030 2028-2442

*Internet*

www.bdi.eu

Aus unserer Sicht stehen vier Fragen im Fokus:

Seite  
2 von 7

1. Was ist das richtige Ziel, was ist der richtige Klimapfad?
2. Wie kommen wir bei Gebäuden und Verkehr voran?
3. Hilft uns CO<sub>2</sub>-Bepreisung?  
und schließlich
4. Wie sollte ein vernünftiges Klimaschutzgesetz aussehen?

Zu 1: Zum „Klimaziel“ oder – genauer gesagt zu unserem nationalen Treibhausgas-Minderungsziel.

- Ich war ein wenig verblüfft, als ich in dem Entwurf der Umweltministerin plötzlich nur noch das 95-Prozent-Klimaziel fand.
- Der im Klimaschutzplan genannte und politisch nach wie vor gültige Korridor „80-95 Prozent“ war verschwunden, ohne eine gemeinsame Entscheidung der Bundesregierung.
- Wenn man sich ernsthaft mit der BDI-Klimapfadestudie und den anderen Grundsatzstudien beschäftigt, verunsichert dieser Schritt.
- Unsere Klimapfade-Studie hat den 95-Minderungs-Pfad über alle Sektoren und Technologien hinweg genau untersucht.

Ergebnis: Eine solche Treibhausgasreduktion bis 2050 wäre an der Grenze absehbarer technischer Machbarkeit und heutiger gesellschaftlicher Akzeptanz. Die damit verbundenen grundlegenden Änderungen in Wirtschaft und Gesellschaft wären zudem nur bei vergleichbar hohen Ambitionen in den wichtigsten Industrieländern der G20 vorstellbar.

- Wenn aber die technische Machbarkeit, die gesellschaftliche Akzeptanz und ein international vergleichbares Ambitionsniveau als zentrale Voraussetzungen für einen 95-Prozent-Minderungspfad nicht gegeben sind, dann muss eine verantwortungsvolle Politik dies ernst nehmen und darf nicht einfach darüber hinweggehen!
- Unrealistische Klimaziele führen zur Frustration. Wiederholte Zielverfehlung nimmt der ganzen Klimapolitik die Glaubwürdigkeit und den Rückhalt in der Gesellschaft. Die Kernfrage von erfolgreichem Klimaschutz lautet: Wie bringe ich Millionen privater, gewerblicher und öffentlicher Investoren dazu, in Maßnahmen zu investieren, die uns helfen, unsere Ziele zu erreichen, und die sich in der Masse heute noch nicht rechnen. Diese Lücken müssen mit allen verfügbaren Anreizinstrumenten adressiert werden.
- Die Politik sollte sich an dem orientieren, was wir heute abschätzen können und als realistisch einstufen. Dies ist auch für ambitionierten Klimaschutz schon eine ganze Menge: Die BDI-Studie hat gezeigt, dass ein um 80-Prozent-Szenario technisch möglich und volkswirtschaftlich verkraftbar ausgestaltet werden könnte.
- Das wäre mit Mehrinvestitionen von rund 1,5 Billionen Euro bis 2050 verbunden. Eine enorme politische und gesellschaftliche

Kraftanstrengung, aber mit unseren heutigen Technologien nicht unmöglich. Für das ungleich ambitioniertere 95%-Szenario, wären ungleich höhere Investitionen und beispielsweise der Einsatz von Technologien wie CCS und CCU, Synthetischen Kraftstoffen und negativen Emissionen unvermeidbar.

- Damit komme ich zu einem Vorschlag, den wir als BDI der Politik heute machen wollen: Wir schlagen vor, dass sich die Politik statt der 80-95 Prozent aus der Klimaschutzplan künftig präziser an einem CO<sub>2</sub>-Einsparziel von „80 Prozent + X“ orientiert.
- Das X steht für die Technologien, die wir nach vorne bringen wollen, um in die höheren Reduktionsgrade zu kommen. Hier müssen wir in Innovation und Marktreife investieren.
- Das X hält die Tür für mehr Einsparungen offen, macht aber vor allem deutlich, dass hierfür noch etwas Anderes erfüllt sein muss, nämlich:
  1. die dafür notwendigen technischen Durchbrüche müssen gelingen und die Technologien auch die gesellschaftliche Akzeptanz finden,
  2. ein vergleichbares CO<sub>2</sub>-Preis-Niveau zwischen den wichtigsten G20-Staaten muss sich abzeichnen und
  3. es wird die Möglichkeit geschaffen, von Deutschland finanzierte CO<sub>2</sub>-Minderungen im Ausland auf den deutschen Minderungsbeitrag anzurechnen.
- Dieser letzte Punkt der Anrechnung von Klima-Investitionen im Ausland soll im Rahmen der UN-Klimaverhandlungen in Chile Ende dieses Jahres festgelegt werden.
- Es geht also um ein nach UN-Recht weltweit einsetzbares Instrument, das beispielsweise auch Schweden in seiner 85-Prozent + X Klimastrategie beschreibt.
- Woran es uns definitiv nicht mangelt sind Zielbeschreibungen, was uns fehlt sind kluge Wege zur Zielerreichung. Und das in einer Zeit, in der die globalen Emissionen sogar auf einen neuen historischen Höchstwert gestiegen sind, wie vor einigen Tagen die Internationale Energieagentur berichtet hat.
- Es wird daher höchste Zeit, dass sich die Politik –der eigentlichen Kernfrage zuwendet: was muss investiert werden und wie finanzieren wir das?

2. Wie kommen wir in bei Gebäuden und Verkehr voran?

- Diese Herausforderung lässt sich sehr gut an meinem zweiten Punkt, dem Klimaschutz im Gebäude- und Verkehrsbereich darstellen. Den Bereich des Europäischen Emissionshandelssystems spare ich hier bewusst aus, denn hier sind wir durch die Reformen auf Kurs. Die CO<sub>2</sub>-Preise sind innerhalb weniger Monate um das Vierfache gestiegen. Die Strukturkommission (Kohlekommission) hat ihre Empfehlungen nach turbulenten Verhandlungen vorgelegt. Nun ist es an der

Politik, diese als Gesamtpaket umzusetzen. Ein Rosinenpicken darf es nicht geben.

- Bei den Themen Gebäude und Verkehr wird es deutlich schwieriger. Denn hier befinden wir uns noch viel näher an der Lebensrealität der Bürger, als beim Energiethema. Das spiegelt sich auch im Verlauf der jeweiligen Regierungskommissionen wider.
- Während die Kohlekommission „geliefert hat“, hat die Verkehrskommission zwar beachtliche Fortschritte gemacht, aber es bleibt noch eine Wegstrecke. Mit dem was bislang vereinbart wurde können mindestens zwei Drittel, wahrscheinlich deutlich mehr, des Sektorziels bis 2030 erreicht werden. Bereits hierfür müssen Unternehmen, Verbraucher und öffentliche Hand schon viele Milliarden in die Hand nehmen.
- Bei der Kommission für den Gebäudesektor ist es leider bei der Ankündigung für die Einsetzung einer Kommission geblieben. Die dringend notwendige steuerliche Förderung ist erneut einkassiert worden. Im Gebäudebereich herrscht wirklich Stillstand, obwohl es dort viele Potentiale gäbe.
- Die Regierungskommissionen, die das Klimaschutzgesetz vorbereiten sollten, waren als Gesamtpaket nur bedingt erfolgreich. Dass die Regierung sich über Wie und Wann ihres Klimaschutzgesetzes öffentlich streitet, hat hier nicht geholfen.

Wie könnte es im Verkehr weitergehen?

- Die Bundesregierung hat sich hier im Klimaschutzplan ein extrem ambitioniertes Ziel gesetzt. Gegenüber 2017 müssten wir von 171 Mio to. CO<sub>2</sub> pro Jahr in knapp 11 Jahren auf 95 Mio to. kommen.
- Wir als BDI haben uns das auf der Basis unserer Klimapfade-Studie in einer vertiefenden Analyse angeschaut. Das Ergebnis: Das Klimaziel der Bundesregierung für den Verkehr bis 2030 ist theoretisch unter idealtypischen Bedingungen erreichbar.
- Dafür müssten aber alle technischen Hebel bis an das Limit genutzt werden, also Verkehrsträgerwechsel, Effizienz, Antriebswechsel und Kraftstoffwechsel.
- Und wir müssten den volkswirtschaftlich effizientesten Pfad der BDI-Klimastudie verlassen. Andere Sektoren wie Energie und Industrie würden ihre Ziele umso schwerer erreichen.
- Das bedeutet, dass die Einhaltung des 2030er-Klimaziels im Verkehr mit rund 250 Mrd. Euro Mehrinvestitionen besonders teuer würde, weil die benötigten Technologien in den verbleibenden wenigen Jahren nicht schnell genug zur Marktreife gelangen.
- Im volkswirtschaftlich effizientesten und deutlich günstigeren Ursprungs—Szenario unserer Studie würde man dem Verkehrsbereich 4-6 Jahre mehr Zeit geben und dennoch das Endziel 2050 erreichen.

- Die Antwort wird Fachleute nicht überraschen:  
Zu mindestens zwei Dritteln erreicht der Verkehr das politische Klimaschutzziel bis 2030 auch in unserer Klimapfadestudie, bei einem ambitionierten Technologiehochlauf, sektorübergreifend und unter volkswirtschaftlicher Kosteneffizienz. Die verbleibende Lücke könnte bis 2035 geschlossen werden.
- Soll aber das politische Ziel von 40 Prozent Treibhausgasreduktion bis 2030 als Punktlandung erreicht werden, so wird das mit erheblichen ökonomischen, politischen und wohl auch sozialen Mehrkosten verbunden sein.
- Verbote, Verhinderungen und willkürliche Verteuerungen sind problematische Instrumente, wenn man das Mobilitätsverhalten einer ganzen Gesellschaft verändern möchte. Wir müssen Wege finden, wie wir das Ziel ohne wirtschaftliche und soziale Verwerfungen erreichen.
- Ganz anders stellt sich die Lage beim Gebäudesektor dar. Hier haben wir die notwendigen Lösungen und Technologien und hier wäre es relativ einfach und volkswirtschaftlich günstig, die Ziele zu erreichen. Dennoch verharrt unsere Sanierungsrate seit Jahr und Tag unter 1 Prozent. Um das 80-Prozent Klimaziel zu erreichen, muss Deutschland seine Gebäude annähernd doppelt so schnell sanieren wie heute – und zwar ab sofort. Mit jedem verlorenen Jahr wird das Erreichen der Ziele unrealistischer.
- Aber warum bewegt sich trotz vieler Förderprogramme der Bundesregierung nichts? Für die Gebäudebesitzer ist die Sanierung nach wie vor eine betriebswirtschaftliche Herausforderung. Und die Förderverfahren scheinen vielfach zu kompliziert zu sein. Deshalb brauchen wir wirksamere Förderimpulse.
- BDI, dena und Acatech sind sich mit vielen anderen Experten einig: Die energetische Gebäudesanierung muss steuerlich gefördert werden, um deutlich schneller voranzukommen.
- In ihrem Koalitionsvertrag haben CDU/CSU und SPD dies vereinbart. Im Zuge der Haushaltsberatungen wurde es nun wieder abgeräumt. Die Koalitionäre müssen das schleunigst wieder auf die Tagesordnung setzen, und sie müssen den Mut haben, die steuerliche Förderung auch wirklich attraktiv zu machen. Sonst bleibt der benötigte Schub aus. Alles andere würde die klimapolitische Glaubwürdigkeit dieser Regierung weiter beschädigen.
- Die Bundesregierung muss sich entscheiden, ob sie weiter mit schönen Zielen oder mit wirksamen Maßnahmen glänzen will. Wenn sie wirksamen Klimaschutz will, dann darf sie bei den geforderten Maßnahmen nicht weiter auf der Bremse stehen!

### 3. Hilft uns CO<sub>2</sub>-Bepreisung?

- Mein drittes Thema ist die CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Dies ist seit einiger Zeit sowas wie der „Elefant im Raum“ einer jeden Klimaveranstaltung.
- Aus BDI-Sicht ist klar, dass das Thema jetzt auf den Tisch gehört und diskutiert werden muss. Aber die konkrete Umsetzung ist nicht so einfach, wie es viele Wunder-Konzepte versprechen. Denn jeder Sektor reagiert anders auf Preissignale.
- Zentral ist, zwischen ETS-Sektoren und Nicht-ETS-Sektoren zu unterscheiden. Den ETS-Sektor muss man nun wirken lassen.
- Am Ende einer umfassenden Diskussion sollte daher ein intelligentes, sozial vertretbares und wettbewerbsunschädliches System stehen, das CO<sub>2</sub>-orientierte Preissignale für die noch nicht im EU-Emissionshandel organisierten Sektoren in Kombination mit anderen Lenkungssystemen vorsieht.
- Sowohl in der Kohlekommission, als auch in der Verkehrskommission haben wir entsprechende Prüfaufträge an die Bundesregierung formuliert, auch wenn wir hier große Risiken für Wirtschaft und Verbraucher sehen, wenn es schlecht umgesetzt wird.
- Die Industrie vertraut hier auf die Politik, ein schlüssiges und ausgewogenes Gesamtkonzept zu entwickeln. Aber wir werden diesen Prozess aufs Engste begleiten.

### 4. Wie sollte ein vernünftiges Klimaschutzgesetz aussehen?

- Letzter Punkt ist das Klimaschutzgesetz. Der Gesetzesvorschlag aus dem BMU ist in den letzten Wochen schon vielfach kommentiert worden.
- Die Fragen, ob tatsächlich ein eigenes Klimaschutzgesetz sinnvoll ist, ob dafür nicht eine Grundgesetzänderung nötig wäre und ob nicht eine punktgenaue Änderung bestehender Gesetzes-Artikel sinnvoller wäre, will ich nicht vertiefen.
- Einen Punkt möchte ich aber machen: Jede Klimaregelung muss so gefasst werden, dass sie auch andere Aspekte wie soziale Gerechtigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit berücksichtigt. Klimaschutz ist ein wichtiges Ziel, aber es darf niemals das einzige und absolute gesetzte Staatsziel sein.
- Ein reines und „blindes“ – CO<sub>2</sub>-Minderungs-Regime, das alles Andere ausblendet, wäre für unser Industrieland fatal. Wir brauchen auch künftig eine Balance, die es erlaubt, Ökologie und Ökonomie auszutarieren.
- Diesen Gedanken hat auch die Kohlekommission anerkannt. Sie will regelmäßige „Checkpoints“ einbauen, die ein Nachjustieren ermöglichen, falls wichtige Parameter aus dem Ruder laufen.
- Auch die Verkehrskommission hat einem solchen Monitoring mit Checkpoints zugestimmt. Niemand von uns weiß heute, in welchem genauen Verhältnis Dutzende kritischer Variablen im Jahr 2030 zu einander stehen. Wer dies behauptet, ist entweder ein Prophet oder unseriös.

- Ich fasse zusammen: Für eine ambitionierte, zugleich aber realistische Klimapolitik schlägt der BDI ein Klimaziel von „80 Prozent+X“ bis 2050 vor.
- Das X steht für drei Punkte:
  - technische Durchbrüche und gesellschaftliche Akzeptanz,
  - international vergleichbare CO<sub>2</sub>-Preise und - die Schaffung der Möglichkeit, Minderungen im Ausland zu finanzieren und sich im Inland anrechnen zu lassen.
- Auf der Grundlage dieses Minderungsziels sollte die Politik sich nun verstärkt auf die richtigen Maßnahmen konzentrieren und insbesondere die energetische Gebäudesanierung auf den Weg bringen. Die Koalition steht hier im Wort!
- Das Klimaziel für den Verkehrssektor bis 2030 ist nur unter idealtypischen Bedingungen und größten Anstrengungen zu Lasten anderer Sektoren erreichbar. Hier müssen wir uns zwischen einem flexiblen, volkswirtschaftlich effizienteren Pfad und einer Durchsetzung des absehbar mit hohen ökonomischen, sozialen und politischen Kosten verbundenen tonnenscharfen Sektorziels des Klimaschutzplans entscheiden.
- Beim Thema CO<sub>2</sub>-Bepreisung geht es um eine umfassende Abgaben- und Steuerreform. Hier brauchen wir eine gründliche Debatte über Wirkungen und Nebenwirkungen und Verteilungseffekte.
- Und last but not least: Ein Klimaschutzgesetz darf CO<sub>2</sub>-Minderung nicht absolut sehen, sondern muss immer die Balance mit sozialem Frieden, Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit halten. Auch Klimapfade brauchen Checkpoints.