

► Fortsetzung von Seite 5

anpassungsfähig. Sie sind längst aufgewacht und suchen nach Teilen, die sie für Elektrofahrzeuge produzieren können. Bedarf an Ersatzteilen wird es ohnehin noch lange geben. Und bei einer industriellen Revolution gehört es nun mal dazu, dass man sich an die neue Situation anpasst.

#### Haben Sie eine Berechnung, wie viele Arbeitsplätze verloren gehen werden?

Bei jeder Transformation gibt es Reibungen. Aber wir haben berechnet, dass die neue Wirtschaft das Potenzial hat, zwei Millionen Arbeitsplätze zu schaffen. Natürlich gibt es auch die andere Seite: In bestimmten Bereichen werden Arbeitsplätze verschwinden oder sich verändern. Unsere Herausforderung ist aber nicht, dass wir zu wenige Arbeitsplätze hätten. Die Herausforderung ist die Qualifizierung und Umschulung, um die neuen Arbeitsplätze besetzen zu können. Angesichts unserer demografischen Entwicklung wird das schwer genug sein. Um diesen Aspekt mache ich mir mehr Sorgen als um das Verschwinden von Industrien aus Europa und um die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

#### Nicht jedes Unternehmen wird das so sehen.

Natürlich ist die Autoindustrie nicht mit dem Tempo einverstanden, das wir vorschlagen. In einer normalen Situation könnte man sich mehr Zeit lassen für diesen Übergang. Aber diesen Luxus haben wir in der Klimakrise nicht. Wir müssen jetzt sicherstellen, dass wir die Bedingungen schaffen, damit sich die Industrie anpassen kann. Die Kommission will mit ihrer Industriepolitik genau das tun. Wir werden viel von unseren Bürgern verlangen. Wir werden auch unseren Industrien viel abverlangen, aber wir tun es für einen guten Zweck. Wir tun es, um der Menschheit eine Chance zu geben, sich nicht in Kriege um Wasser und Nahrungsmittel zu verstricken.

#### Was bedeuten Ihre Vorschläge für typische europäische Bürger, die mit einem Benzinauto zur Arbeit fahren, mit fossilen Brennstoffen heizen und Fleisch essen?

Wir alle werden Teile unseres Lebens anpassen müssen. Das versteht die überwiegende Mehrheit der Europäer. Die Frage ist: Können wir denjenigen helfen, die dabei Schwierigkeiten haben? Und wird jeder sehen, dass die Anpassung auf faire Art und Weise erfolgt? Häuser zu isolieren und neue Heizungen einzubauen ist Teil vieler Konjunkturprogramme der Mitgliedstaaten, und es ist gleichzeitig Teil der Dekarbonisierung. Wenn Energie teurer wird, heißt das nicht, dass die Energierechnung teurer werden muss, wenn man weniger Energie verbraucht oder erneuerbare Energie nutzt, die in Zukunft billiger sein wird. Und der Übergang zu Elektrofahrzeugen geht viel schneller vonstatten, als irgendjemand je erwartet hat. Schon jetzt ist es billiger, ein Elektrofahrzeug zu fahren als einen Verbrenner. Und bald wird es auch billiger sein, eines zu kaufen.

#### Werden Benzin- und Dieselfahrzeuge verboten?

Wir legen jetzt ein Datum fest, zu dem neue Autos und Transporter emissionsfrei sein müssen. Einige in der Autoindustrie behaupten, dass auch Autos mit Verbrennungsmotoren emissionsfrei sein können. Ich halte das für eine ziemliche Herausforderung, um es sehr milde auszudrücken. Aber es wird kein formelles Verbot von Benzin- oder Dieselfahrzeugen geben.

#### Sie wollen CO<sub>2</sub>-Zertifikate verknapfen. Wie teuer wird Energie werden?

Meine Vermutung ist, dass die Märkte unsere Klimaschutzgesetze bereits antizipiert

haben und diese darum keine dramatischen Auswirkungen mehr auf den Preis haben werden. Wir haben ja schon einen Anstieg des Energiepreises gesehen. Außerdem sehen wir, dass sich der Energiemix schnell verändert, weil die erneuerbaren Energien immer billiger werden. Selbst wenn fossile Brennstoffe im Preis steigen würden, weil man die Kosten für CO<sub>2</sub> einkalkulieren muss, können die billigeren erneuerbaren Energien und Effizienzen im Wohnungsbau oder im Verkehr dazu führen, dass die Energierechnung gleich bleibt.

#### Welche Rolle kann Kernenergie in der EU spielen?

Die Kernenergie hat den großen Vorteil, dass sie keine Emissionen produziert. Das macht sie nicht grün, aber gut für das Klima. Es wird wohl Investitionen in Kernenergie geben, wo Mitgliedstaaten nicht das Potenzial sehen, ihre erneuerbaren Energien ausreichend auszubauen. Die neueren Kraftwerke sind kleiner und können schneller und billiger gebaut werden. Aber ich rate dazu nachzurechnen: Ist Kernenergie wirklich billiger als erneuerbare Energie? Wenn Staaten zu dem Schluss kommen, dass es das ist, werden wir diese Entwicklungen aus technischer Sicht unterstützen.

#### Manche Länder tun sich schwer, von der Kohle loszukommen.

Ja. Zum Beispiel in Rumänien heizen viele ihre Häuser mit Kohle oder Holz, weil viel davon verfügbar ist. Wir werden in Rumänien und Polen und einigen anderen Ländern Erdgas unbedingt als Übergangsenergeträger brauchen. Beim Verbrennen von Erdgas entsteht viel, viel weniger CO<sub>2</sub> als bei Kohle und Holz. Die Infrastruktur, die man für Erdgas aufbaut, sollte schon für den Transport von Wasserstoff ausgerüstet sein, der in der Zukunft eine große Rolle spielen wird. Natürlich liegen manche Länder weit zurück. Umso einfacher ist es aber, mit den richtigen Investitionen viel zu erreichen und Entwicklungen zu überspringen, für die andere Mitgliedstaaten lange gebraucht haben.

#### Wie verhindern Sie soziale Härten?

Wenn wir nicht handeln, werden sich die enormen Auswirkungen der Klimakrise noch verstärken und vor allem diejenigen Europäer treffen, die es sich nicht leisten können, der Krise zu entkommen. Das Paket soll es uns ermöglichen, die schrecklichen Folgen der Klimakrise zu vermeiden. Wenn es nicht fair ist, dann werden die Mitgliedstaaten und das Parlament es nicht annehmen. Darum präsentieren wir einen ganzheitlichen Ansatz. Wir haben Instrumente, um zu korrigieren, wenn unsere Gesetze sonst zu Energiearmut führen könnten. Ein Teil der Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel für Gebäude und Verkehr soll in einen Sozialfonds fließen, der es den Mitgliedstaaten ermöglichen würde, Ungerechtigkeiten zu korrigieren.

#### Herr Timmermans, vielen Dank für das Interview.

Die Fragen stellte Christoph Herwartz.

### Vita

**Der Politiker** Bevor Frans Timmermans in die EU-Kommission wechselte, war er Außenminister der Niederlande. 2014 ging er nach Brüssel, wo es zunächst seine Aufgabe war, die Rechtsstaatlichkeit der Mitgliedstaaten zu überwachen.

**Der Vizepräsident** Seit 2019 ist er im Team von Ursula von der Leyen für die Klimapolitik zuständig. Als exekutiver Vizepräsident der Kommission unterstehen ihm die vier Kommissare für Landwirtschaft, Transport, Energie und Umwelt.



RWE-Kohlekraftwerk:  
Aus der Wirtschaft  
gibt es sowohl Lob  
als auch Kritik.

Standort Deutschland

# Im Zentrum des Sturms

Kein Land ist so stark von den Brüsseler Klimaplänen betroffen wie Deutschland. Doch die Wirtschaft ist zwiegespalten. VW gibt sich gelassen, in der Chemieindustrie überwiegen die Sorgen.

Mit dem Green Deal hat die EU-Kommission die Blaupause für die Totaltransformation der europäischen Wirtschaft vorgelegt. Die Reformen sind aber noch lange nicht beschlossene Sache. Die Vorschläge der Kommission müssen in den nächsten Monaten noch mit den Vorstellungen des EU-Parlaments und denen der Mitgliedstaaten in Einklang gebracht werden – für Unternehmen und Verbände gibt es also Gelegenheiten, Einfluss zu nehmen. Als Industriemanager ist die Bundesrepublik besonders stark von den Generalüberholungsplänen der EU betroffen. Doch eine einheitliche Linie der Wirtschaft zeichnet sich nicht ab. Am Mittwoch gab ebenso viel Lob wie Kritik.

Volkswagen-Konzernchef Herbert Diess zählt zu jenen, die gelassen bleiben. Auch dass Brüssel de facto ein Aus für Benzin- und Dieselfahrzeuge anstrebt, beunruhigt ihn nicht. „Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden von allein auslaufen. Das wird der Markt richten. Die Zukunft gehört heute schon den Elektroautos“, sagte er.

Der Aufbau der dafür benötigten Batteriefabriken wird jedoch nicht einfach, bisher ist Europa stark auf Lieferanten aus Asien angewiesen. „Die wahre Herausforderung ist die Industrialisierung der Fertigung von Batteriezellen, also die Produktion in großem Stil“, betonte Diess. „Damit

Europa von asiatischen Produzenten wirklich unabhängig werden kann, ist es wichtig, dass die Förderung bei der Batterie stärker auf industrielle Wertschöpfung statt wie bislang auf Forschung ausgerichtet wird.“ Mit einer Entlassungswelle rechnet VW nicht – im Gegenteil. Durch die zusätzlichen Investitionen wie etwa in die Batterieproduktion würden gerade im Stammland Niedersachsen eher noch zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Auch Siemens-Energy-Chef Christian Bruch begrüßt das Fit-for-55-Paket als wichtigen Schritt. Zugleich aber stellt er klar: „Absichtserklärungen allein reichen nicht – was wir vor allem brauchen, ist mehr Geschwindigkeit.“ Notwendig sei zudem mehr Ehrlichkeit in der Debatte. „Die derartige Umgestaltung unseres Lebens- und Wirtschaftsraums hat weitreichende Konsequenzen für Gesellschaft und Unternehmen.“ Zur Wahrheit gehöre auch, dass die Transformation nicht kostenlos zu haben sei und mitunter auch schmerzhaft sein könne.

Der Plan, den Anteil der Erneuerbaren bis 2030 auf 38 bis 40 Prozent zu erhöhen, ist nach Bruch Einschätzung richtig. „Wichtiger als einzelne Prozentpunkte ist aber, dass die Umsetzung von Projekten und vor allem die Genehmigungsverfahren beschleunigt werden.“ In Deutschland etwa vergingen bis zur Fertigstellung einer Stromtrasse bis zu zwölf Jahre: „Das ist viel zu lange.“

imago images/Hans Blosser

”

Wir stehen damit vor der wohl größten Transformation der Wirtschaft seit Beginn der Industrialisierung.

Wolfgang Große Entrup  
VCI-Hauptgeschäftsführer



”

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden von alleine auslaufen. Das wird der Markt richten.

Herbert Diess  
Volkswagen-CEO



”

Die derartige Umgestaltung unseres Lebens- und Wirtschaftsraums hat weitreichende Konsequenzen für Gesellschaft und Unternehmen.

Christian Bruch  
CEO Siemens Energy



image images / sepp spiegel

Thorsten Jochim für Handelsblatt

Sorgen macht sich die Chemieindustrie. Der Verband der Chemischen Industrie (VCI) sieht eine „gewaltige Herausforderung“ auf die Unternehmen in Europa zukommen. Die angestrebte Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen um 55 Prozent in nur neun Jahren berge erhebliche Risiken, mahnte VCI-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Große Entrup. „Wir stehen damit vor der wohl größten Transformation der Wirtschaft seit Beginn der Industrialisierung. Es reicht nicht, nur Vorbild für die Welt zu sein. Es muss auch darum gehen, Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit für Europa zu sichern.“ Das bedeute, dass Unternehmen angesichts der enormen Mehrkosten für den Klimaschutz einen wirksamen Schutz vor unfairem Wettbewerb benötigten. „Sonst droht statt einer klimaneutralen europäischen Industrie ein klimaneutrales Europa ohne Industrie“, warnte Große Entrup.

#### Wettbewerbsfähigkeit in Gefahr

Auch in anderen energieintensiven Branchen gibt es Vorbehalte. „Die EU-Kommission spielt mit der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie. Statt immer höherer Belastungen muss es jetzt substantielle Förderansätze geben“, sagte Winfried Schaur, Präsident des Verbands Deutscher Papierfabriken. Schaur kritisiert insbesondere den von der EU-Kommission vorgesehenen Schutz vor Wettbewerbern außerhalb Europas, die weniger strenge Klimaschutzauflagen zu erfüllen haben und daher kostengünstiger produzieren können: „Carbon-Leakage-Schutz sieht anders aus“, sagte Schaur.

Als „Carbon Leakage“ bezeichnen Ökonomen Produktionsverlagerungen aufgrund hoher CO<sub>2</sub>-Kosten. Die Idee der Kommission, Teile der Industrie durch einen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich, im Fachjargon Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) genannt, für Importwaren zu schützen, hält Schaur für ungeeignet. CBAM provoziere Handelskonflikte und sei für die Papierindustrie gar nicht praktikabel. Als geeignete Maßnahmen für einen Klimaschutz unter Einbindung der Industrie nannte Schaur einen Industriestrom-

preis oder eine breite Förderoffensive für Dekarbonisierungsprojekte. „Klimaschutz geht nur mit, nicht gegen die Industrie“, sagte er.

Grundsätzliche Kritik an dem geplanten CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich kommt von Jürgen Hacker, Umweltökonom und langjähriger Vorsitzender des Bundesverbands Emissionshandel und Klimaschutz (BVEK): „Der EU-Kommission geht es offenbar vorrangig um eine eigene Einnahmequelle. Sie missbraucht dazu die an sich richtige Grenzausgleichsoption und nimmt dafür eine unzureichende Schutzwirkung vor Carbon Leakage in Kauf“, sagte Hacker dem Handelsblatt. Es sei „sehr zweifelhaft“, ob die geplante Regelung mit Regeln der Welthandelsorganisation WTO vereinbar sei.

Außerdem kritisierte Hacker, die Kommission erschaffe mit der geplanten neuen Behörde, die den CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich überwachen soll, „ein wahres Bürokratiemonster“. Geplant ist, eine Behörde mit 75 neuen Vollzeitbeschäftigten einzurichten. Hacker rechnet mit enormer Bürokratie: Die Importeure müssten zunächst bei der Behörde eine generelle Importgenehmigung beantragen. Dann müssten sie jährlich Berichte über die in den Importen enthaltenen Emissionen erstellen und abgeben, diese Berichte seien dann von unabhängigen Verifizierern zu bestätigen. Die Regeln für die Ermittlung der Emissionen „seien sehr komplex und deren Verifizierung alles andere als trivial“, warnte Hacker.

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) unterstützt den Plan der EU-Kommission, einheitliche Zielwerte für den Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alle Mitgliedstaaten verbindlich vorzuschreiben. Der Verband sieht jedoch andere Maßnahmen kritisch. Durch steigende CO<sub>2</sub>- und Energiepreise werde der Kostendruck auf die Branche konstant erhöht, allein dadurch gelinge der Umstieg auf emissionsfreie Antriebsarten aber nicht. Der DSLVL fordert daher mehr staatliche Unterstützung.

Überraschendes Lob für die EU kommt von den deutschen Reedern. „Sosehr wir eine globale Regelung vor-

ziehen würden: Wir begrüßen, dass jetzt nach einer langen Phase der Intransparenz seitens der Kommission konkrete Vorschläge aus Brüssel auf dem Tisch liegen, und wollen uns konstruktiv an der weiteren Ausgestaltung beteiligen“, erklärte Verbandspräsident Alfred Hartmann. Auch beim deut-

schen Immobilieneigentümerverband Haus & Grund treffen die Brüsseler Gesetzespläne auf Zustimmung: „Der Gebäudesektor kann die 2030-Ziele schaffen. Der Kommissionsvorschlag, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Gebäudesektor in das europäische Emissionshandelssystem zu integrieren, ist goldrichtig“, erklärte Verbandspräsident Kai Warnecke. Kritisch sieht er jedoch das Vorhaben, daneben weitere verpflichtende Maßnahmen wie energetische Mindeststandards für den Gebäudebestand vorzuschreiben.

Rolf Buch, Vorstandsvorsitzender des größten deutschen Immobilienkonzerns Vonovia, bewertet das Paket der EU-Kommission skeptisch: „Die Ziele werden sicherlich von vielen begrüßt werden, aber die Frage ist immer noch: Wie erreichen wir sie?“, sagte Buch. Vonovia sei als großes Unternehmen dazu in der Lage, die Veränderungen zu finanzieren. „Aber bei den vielen kleinen Vermietern oder auch bei kommunalen Unternehmen sieht das anders aus. Daher müssen wir eine gerechte Lastenteilung zwischen Staat, Mietern und Vermietern finden, denn es kommen enorme Kosten auf uns zu“, sagte er. Buch warnte, hohe Effizienzstandards seien nicht in allen Bestandsimmobilien umsetzbar. „Man kann nicht in allen Gebäuden eine Fußbodenheizung einbauen“, sagte er. Auch automatisierte Lüftungen, die zur Erfüllung hoher Effizienzstandards unerlässlich sind, seien problematisch: „Man kann einen langjährigen Mieter nicht auf einmal dazu anhalten, nicht mehr zu lüften. Das ist nicht realistisch.“ C. Herz, A. Höpner, K. Knitterscheidt, M. Koch, K. Leitel, S. Menzel, C. Schlaumann, K. Stratmann

Anzeige



Neue Heizung, Kühlung oder Lüftung?  
Bei Modernisierung oder Neubau kräftig sparen mit dem Marktführer!

Den Spitzenplatz von DAIKIN im Wärmepumpen- und Klimatisierungs-Markt belegen Marktzahlen eindeutig. Als Innovationstreiber setzen wir branchenweit Meilensteine in puncto neue Technologien, Effizienz und Umweltverträglichkeit. Mit uns zusammen wurde die neue Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) auf den Weg gebracht. Erhalten Sie mit unseren Systemen, je nach Anwendungsfall, **20 – 50 % Förderung vom Staat!**

[www.daikin.de/foerderung](http://www.daikin.de/foerderung)  
Infotelefon: 0 800 - 72 41 995 (kostenfrei aus dem deutschen Netz)

Leading Air

**DAIKIN**