

Berlin, den 5.12.07

**Bericht zur Umsetzung der in der Kabinettsklausur  
am 23./24.08.2007 in Meseberg beschlossenen Eckpunkte  
für ein Integriertes Energie- und Klimaprogramm**

# **Das Integrierte Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung**

## ***Herausforderung und energie- und klimapolitische Zielsetzungen***

Die Herausforderungen des weltweiten Klimawandels sind auf das Engste mit der Frage verknüpft, wie unter den Bedingungen einer weltweit steigenden Energienachfrage in Zukunft die Versorgungssicherheit zu wirtschaftlichen Preisen gewährleistet und so insgesamt eine nachhaltige Energieversorgung verwirklicht werden kann. Eine ambitionierte Strategie zur Steigerung der Energieeffizienz und der weitere Ausbau der Erneuerbaren Energien sind richtige Antworten, um die Emissionen der Treibhausgase zu reduzieren.

Die Bundesregierung legt, rechtzeitig zum Auftakt der 13. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention auf Bali vom 3.-14. Dezember 2007, ein integriertes Energie- und Klimaprogramm vor, das weltweit Maßstäbe setzt und einer modernen Volkswirtschaft angemessen ist. Deutschland setzt damit bereits vor Beginn der Verhandlungen über die Zukunft des internationalen Klimaschutzes die EU-Richtungsentscheidungen auf nationaler Ebene durch ein konkretes Maßnahmenprogramm um. Denn eine Energie- und Klimapolitik ist nur in dem Maße glaubwürdig, wie ihre ambitionierten Ziele auch durch konkrete Maßnahmen umgesetzt werden. Damit wird Deutschland seiner Vorreiterrolle im internationalen Klimaschutz gerecht.

Zugleich nimmt diese Politik die Herausforderungen an, die sich durch die Entwicklung auf den Weltenergiemärkten, insbesondere bei den Öl- und Gaspreisen, ergeben. Dafür sieht die Bundesregierung vor allem zwei Schlüssel: Energie muss weit effizienter eingesetzt werden als heute und wir brauchen mehr CO<sub>2</sub>-arme Energien.

Der Europäische Rat der Staats- und Regierungschefs hat im Frühjahr dieses Jahres unter deutscher Präsidentschaft die Weichen für eine integrierte europäische Klima- und Energiepolitik bis 2020 gestellt und gleichzeitig die Richtung bis 2050 vorgegeben. Dazu gehören anspruchsvolle Klimaschutzziele ebenso wie Ziele für den Ausbau der Erneuerbaren Energien und die Steigerung der Energieeffizienz.

Das vorgelegte Maßnahmenpaket zielt auf effizienten Klimaschutz ab. Dazu gehört, dass Klimaschutz bezahlbar ist und mit der wirtschaftlichen Entwicklung Schritt hält – das gilt gleichermaßen für Industrie- als auch für Schwellenländer. Deshalb ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, die eine günstige CO<sub>2</sub>-Bilanz und möglichst große Kosteneffizienz aufweisen, und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigen und die Verbraucher nicht überfordern.

Die Bundesregierung bietet als deutschen Beitrag für ein internationales Klimaschutzabkommen nach 2012 an, die Emissionen bis 2020 um 40% unter das Niveau von 1990 zu reduzieren. Dieses Angebot steht unter der Voraussetzung, dass die Europäische Union im selben Zeitraum ihre Emissionen um 30% gegenüber 1990 reduziert und andere Staaten vergleichbar ehrgeizige Ziele übernehmen. Das hier verabschiedete Paket von Gesetzen, Verordnungen und Berichten stellt einen wesentlichen Schritt zur Erreichung dieser Ziele dar und setzt ein klares Zeichen für die internationalen Klimaverhandlungen auf Bali.

Richtschnur der Energiepolitik der Bundesregierung bleibt das Zieldreieck aus Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Dazu gehört, dass Energiewirtschaft und Industrie verlässliche und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für ihre Investitionen haben. Gleichzeitig benötigen die Verbraucher kosteneffiziente Lösungen und transparente, verlässliche Rahmenbedingungen für ihre Konsum- und Investitionsentscheidungen. Die vorgelegten Rechtsetzungsvorhaben geben diese Verlässlichkeit - sie definieren jeweils für ihre Bereiche Ziele bis 2020 und unterlegen dies mit konkreten Maßnahmen.

Das Integrierte Energie- und Klimaprogramm dient gleichzeitig dem Standort Deutschland. Dadurch, dass im Verkehr, bei Heizung und Warmwasser, im Strom der Kohle-, Öl- und Gasverbrauch durch höhere Effizienz und den Einsatz Erneuerbarer Energien vermindert wird, verringert sich Deutschlands Abhängigkeit von Energieimporten.

Der Schlüssel dafür sind innovative Energietechnologien, und zwar auf Angebotsseite, dort wo Energie hergestellt wird (z.B. im Kraftwerksbereich oder bei den erneuerbaren Energien) und auf der Nachfrageseite, also dort, wo Energie verbraucht wird (z. B. bei Geräten, Fahrzeugen oder Gebäuden). Wer energiesparende Gebäude, Maschinen und Pumpen, Anlagen und Produkte der erneuerbaren Energien und Fahrzeuge mit einem geringen Kraftstoffverbrauch herstellt, hat bei steigenden Energiepreisen auf dem heimischen Markt, aber auch auf den Exportmärkten Wettbewerbsvorteile. Die Erhöhung der Energieeffizienz verringert die Abhängigkeit von Energieimporten und hält die finanzielle Last für Verbraucher und Wirtschaft in Grenzen. Das ist eine richtige Antwort auch auf steigende Energiepreise.

Das Programm setzt zudem wesentliche Modernisierungsimpulse im Bereich der Energie- und Klimaschutztechnologien, in denen Deutschland bereits weltweit Marktführer ist. Dies zahlt sich durch steigende Produktions- und Beschäftigungszahlen, eine hohe Wertschöpfungsquote im Inland und stetig neue Produkt-Innovationen in diesen Bereichen aus.

Zu einer modernen Energie- und Klimapolitik gehört, dass sich die Gesellschaft insgesamt ihren Zielen verpflichtet fühlt und an deren Erreichung mitwirkt. Mit dem integrierten Energie- und Klimaprogramm legt die Bundesregierung die Grundlage für eine zukunftsgerichtete Energie- und Klimapolitik.

Die Bundesregierung legt Rechenschaft ab über die Erreichung ihrer Ziele und die Effekte der beschlossenen Maßnahmen. Deswegen werden die an der Umsetzung des Integrierten Energie- und Klimaprogramms beteiligten Ressorts im November 2010 und danach folgend alle zwei Jahre dem Bundeskabinett einen Bericht vorlegen, der die Wirkung des Energie- und Klimaprogramms insgesamt und der einzelnen Maßnahmen detailliert darstellt. Insbesondere sollen die Zielerreichung in den jeweiligen Bereichen und ihre Kosteneffizienz dargestellt werden. Grundlage des Berichts werden von der Bundesregierung beauftragte Erhebungen unabhängiger Gutachter sein. Sollte sich herausstellen, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichend bzw. nicht kosteneffizient sind, wird die Bundesregierung die bestehenden Politiken ergänzen sowie ggf. neue Maßnahmen vorschlagen und implementieren.

## **Zusammenfassung der wichtigsten Maßnahmen**

Das Maßnahmenpaket des Integrierten Energie- und Klimaprogramms umfasst insbesondere folgende Schwerpunkte:

- **Kraft-Wärme-Kopplung (BMWi)**  
Im Strombereich setzt die Bundesregierung auf den weiteren Ausbau der gekoppelten Erzeugung von Strom und Wärme (Kraft-Wärme-Kopplung). Um Brennstoffe effizient einzusetzen, soll bis 2020 der Anteil der hocheffizienten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen an der Stromproduktion von derzeit ca. 12 % auf ca. 25 % verdoppelt werden. Die Novellierung des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes, durch die der Bau von KWK-Neuanlagen und von Wärmenetzen gefördert wird, ist ein wesentlicher Baustein zur Erreichung dieses Ziels. Ergänzt wird diese Maßnahme durch die Selbstverpflichtung der Wirtschaft. (IEKP-Maßnahme 1)
- **Erneuerbare-Energien-Gesetz (BMU)**  
Das Ziel der Bundesregierung ist es, den Anteil der erneuerbaren Energien im Strombereich von derzeit gut 13 % auf 25-30 % im Jahre 2020 und danach kontinuierlich weiter zu erhöhen. Die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG), die u.a. die Vergütungen für Offshore-Windparks neu regelt, dient diesem Ziel. (IEKP-Maßnahme 2)
- **Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (BMU)**  
Erneuerbare Energien im Wärmebereich haben ein großes Potential für Klimaschutz und für die Einsparung fossiler Brennstoffe. Der Anteil der Erneuerbaren Energien an der Wärmebereitstellung soll daher bis 2020 auf 14% steigen. Hierzu werden im Wärmegesetz Pflichten für die Nutzung Erneuerbarer Energien bei Neubauten im Rahmen der Wirtschaftlichkeit festgelegt. (IEKP-Maßnahme 14)
- **Biogaseinspeisung (BMWi)**  
Zur Erleichterung der Biogaseinspeisung in das Erdgasnetz wird der bestehende Rechtsrahmen konkretisiert und, wo erforderlich, verbessert. Dazu gehört die Konkretisierung der bestehenden gesetzlichen Regelungen, um noch bestehende Hindernisse der Biogaseinspeisung zu beseitigen. Damit wird die Einspeisung von Biogas in das Erdgasnetz deutlich erleichtert und wirtschaftlich attraktiv. (IEKP-Maßnahme 9)
- **Eckpunkte Netzausbau (BMWi)**  
Das Kabinett hat Eckpunkte eines Netzausbaupakets beschlossen, in dessen Rahmen auch Maßnahmen zur Verbesserung der Netzintegration der Erneuerbaren Energien getroffen werden. Hierzu soll bis Mai 2008 ein Energieleitungsausbaugesetz beschlossen werden, welches unter anderem Regelungen für vordringliche Leitungsneubauvorhaben sowie ein gebündeltes Zulassungsverfahren für Seekabel zur Anbindung von Wind-Offshore-Anlagen beinhaltet. (IEKP-Maßnahme 2)

- **Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) zur Liberalisierung des Messwesens (BMWi)**  
 Durch Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes soll das Strom-Messwesen mit Blick auf die Verbreitung intelligenter Stromzähler vollständig für Wettbewerb geöffnet werden. Durch die Liberalisierung der Strommessung sollen innovative Verfahren der Messung sowie auch lastabhängige, zeitvariable Tarife ermöglicht und gefördert werden. Dies kann Verbrauchern helfen, Energiekosten zu sparen und dazu beitragen, die Effizienz der Nutzung des Kraftwerks-parks zu verbessern. Eine Verordnung zur Konkretisierung der Anforderungen wird im Mai 2008 verabschiedet. (IEKP-Maßnahme 4)
- **Eckpunkte für einen Entwurf der Novelle der Energieeinsparverordnung (BMVBS / BMWi)**  
 Im Gebäudebereich werden die energetischen Anforderungen der Energieeinsparverordnung stufenweise im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren erhöht (30% in 2009, nach 2012 erneut in vergleichbarer Größenordnung). Hinzu kommt der Austausch von Nachstromspeicherheizungen im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren (1. Tranche 2020). Das Kabinett wird eine vollständige EnEV-Novelle im Mai 2008 beschließen. (IEKP-Maßnahme 10)
- **Förderprogramme zur energetischen Sanierung von Gebäuden und sozialer Infrastruktur (BMVBS)**  
*CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm:* Das bestehende CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm wird weiterentwickelt und bis 2011 verstetigt. Zudem wird das Energiesparpotenzial, das in städtischen Strukturen und sozialer Infrastruktur vorhanden ist, besser ausgeschöpft. Hierzu werden aus dem Programm bis zu 200 Mio. EUR zur Zinsverbilligung von Darlehen an Kommunen eingesetzt. (IEKP-Maßnahme 12)  
*Programm zur energetischen Sanierung von Bundesgebäuden:* Das Programm zur energetischen Sanierung von Bundesgebäuden wird über 2009 hinaus bis 2011 auf bisherigem Niveau verstetigt. (IEKP-Maßnahme 13)  
*Energetischen Modernisierung der sozialen Infrastruktur:* 2008 startet der Investitionspakt Bund-Länder-Kommunen zur energetischen Sanierung sozialer Infrastruktur mit 200 Mio. EUR Bundesfinanzhilfen. Zusammen mit den Anteilen der Länder und Gemeinden ergibt das ein Fördervolumen von 600 Mio. EUR. (IEKP-Maßnahme 15)
- **Allgemeine Verwaltungsvorschriften/Leitlinien zur Beschaffung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen (BMWi)**  
 Mit dem Beschluss von Allgemeinen Verwaltungsvorschriften/Leitlinien zur umweltfreundlichen und energieeffizienten Beschaffung geht die Bundesregierung mit gutem Beispiel voran. Energieeffiziente Geräte und Dienstleistungen werden durch die bevorzugte Beschaffung gefördert. (IEKP-Maßnahme 24)
- **Ausbau von Biokraftstoffen (BMU, BMF, BMELV)**  
 Um zum Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung beizutragen, sollen der Anteil der Biokraftstoffe ausgebaut und ab dem Jahr 2015 stärker als bisher auf die Minderung von Treibhausgasemissionen ausgerichtet werden. Hierzu wird eine Novelle des Biokraftstoffquotengesetzes beschlossen, die dazu führt, dass der Anteil der Biokraftstoffe bis 2020 auf etwa 20 Volumenprozent (entspricht 17% energetisch) steigen wird. Durch ei-

ne Nachhaltigkeitsverordnung soll sichergestellt werden, dass bei der Erzeugung der Biomasse Mindestanforderungen an eine nachhaltige Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen und zum Schutz natürlicher Lebensräume erfüllt werden. Darüber hinaus müssen Biokraftstoffe ein bestimmtes Treibhausgas-Verminderungspotenzial aufweisen. (IEKP-Maßnahme 17)

- **Umstellung der Kfz-Steuer auf Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Basis (BMF)**  
Die Kfz-Steuer wird im Mai 2008 aufkommensneutral novelliert. Die Steuer orientiert sich für Neufahrzeuge ab 2009 an den Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs. Dazu hat die Bundesregierung die zentralen Eckpunkte als Vorschlag an die Bundesländer verabschiedet. (IEKP-Maßnahme 18)
- **Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (BMW)**  
Um Anreize für den Kauf verbrauchsgünstiger, CO<sub>2</sub>-armer Pkw zu verstärken, wird eine verbraucherfreundliche und übersichtliche Kennzeichnung eingeführt. Eine entsprechende nationale Verordnung wurde erarbeitet, die spätestens im August 2008 erlassen werden soll (BMW - Ministerverordnung). Bis dahin erfolgt ggf. ein Abgleich mit der angekündigten, aber noch nicht vorliegender EU-Regelung. (IEKP-Maßnahme 19)
- **Verbesserte Lenkungswirkung der Lkw-Maut (BMVBS)**  
Die Bundesregierung hat den Entwurf einer Novelle der Mauthöheverordnung gebilligt, der Grundlage für einen Beschluss des Kabinetts im Mai 2008 werden soll. Durch diese Verordnung werden emissionsärmere Lastkraftwagen zukünftig relativ weniger stark belastet als Fahrzeuge mit höheren Emissionen, die stärker belastet werden. Die Bundesregierung wird das Wegekostengutachten 2007 (Aktualisierung des Wegekostengutachtens aus dem Jahre 2002) zügig auswerten, um dies bei der Beschlussfassung über die Verordnung im Mai 2008 ggf. berücksichtigen zu können. (IEKP-Maßnahme 20).
- **Reduktion der Emissionen fluorierter Treibhausgase (Chemikalienklimaschutzverordnung) (BMU)**  
Die Bundesregierung hat eine Verordnung beschlossen, durch die die Emissionen fluorierter Treibhausgase aus mobilen und stationären Kühlanlagen verringert werden. (IEKP-Maßnahme 23)
- **Energieforschung und Innovation (BMW, BMU, BMBF, BMVBS, BMELV)**  
In der Energieforschung wird die Bundesregierung neue Initiativen starten mit den Schwerpunkten Klimaschutz, Energieeffizienz, erneuerbare Energien und CO<sub>2</sub>-Speicherung. Damit soll auch die Technologieführerschaft deutscher Unternehmen auf den Weltmärkten weiter ausgebaut werden. (IEKP-Maßnahme 25)
- **Fördermaßnahmen aus dem Bundeshaushalt (BMVBS, BMU, BMZ, BMW, BMBF, BMELV, BMF)**  
Die Integrierte Energie- und Klimapolitik spiegelt sich auch im Bundeshaushalt wider. So stehen für das Haushaltsjahr 2008 für die Klimapolitik insgesamt rund 3,3 Mrd. € (einschließlich bis zu 400 Mio. € aus der Veräußerung von Emissionszertifikaten sowie rund 700 Mio. € aus der bilateralen und multilateralen Entwicklungszusammenarbeit) zur Verfügung. Dies sind im gesamten

Bundeshaushalt 1,8 Mrd. € mehr als im Haushalt 2005. Auch in den kommenden Haushaltsjahren 2009 ff. wird der Ausbau einer effizienten Energie- und Klimapolitik im Einklang stehen müssen mit den Konsolidierungszielen der Bundesregierung, ihrer verabschiedeten Finanzplanung bis 2011 und der notwendigen weiteren Rückführung der Neuverschuldung des Bundes. Zusätzliche Ausgaben für den Klimaschutz können daher aus möglichen zusätzlichen Einnahmen der Veräußerung von Emissionszertifikaten und aus noch zu verhandelnden Anteilen eventueller Steuermehreinnahmen oder Umschichtungen im Bundeshaushalt zu finanzieren sein. Darüber entscheidet das Bundeskabinett im Rahmen seiner künftigen Haushaltsplanberatungen.

Die noch ausstehenden Maßnahmen (Energieeinsparverordnung, Umstellung der Kfz-Steuer auf Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Basis, Novelle der Heizkostenverordnung, Energieleitungsausbaugesetz, Verordnung zum Messwesen, Mauthöheverordnung) werden im Mai 2008 dem Kabinett zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die genaue Darstellung der einzelnen Maßnahmen inklusive der hier nicht genannten Maßnahmen des Integrierten Energie- und Klimaprogramms ergibt sich aus dem Gesamtbericht.

## Verzeichnis der einzelnen Maßnahmen

1	Kraft-Wärme-Kopplung (BMWi) .....	9
2	Ausbau der Erneuerbaren Energien im Strombereich (BMU, BMWi, BMVBS) .. .....	10
3	CO <sub>2</sub> -arme Kraftwerkstechnologien (BMWi, BMU, BMVBS, BMBF) .....	16
4	Intelligente Messverfahren für Stromverbrauch (BMWi) .....	21
5	Saubere Kraftwerkstechnologien (BMU).....	22
6	Einführung moderner Energiemanagementsysteme (BMF).....	23
7	Förderprogramm für Klimaschutz und Energieeffizienz (außerhalb von Gebäuden) (BMU / BMWi / BMVBS / BMELV) .....	26
8	Energieeffiziente Produkte (BMWi, für freiwillige Kennzeichnung mit Umweltzeichen: BMU) .....	31
9	Einspeiseregelung für Biogas in Erdgasnetze (BMWi).....	34
10	Energieeinsparverordnung 2009 (BMVBS / BMWi) .....	35
11	Betriebskosten bei Mietwohnungen (BMVBS/BMWi).....	37
12	CO <sub>2</sub> -Gebäudesanierungsprogramm (BMVBS).....	39
13	Energetische Modernisierung der sozialen Infrastruktur (BMVBS) .....	42
14	Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (BMU).....	44
15	Programm zur energetischen Sanierung von Bundesgebäuden (BMVBS)....	45
16	CO <sub>2</sub> -Strategie PKW (BMU) .....	47
17	Ausbau von Biokraftstoffen (BMU / BMF / BMELV) .....	49
18	Umstellung der Kfz-Steuer auf CO <sub>2</sub> -Basis (BMF) .....	52
19	Verbrauchskennzeichnung PKW (BMWi) .....	54
20	Verbesserte Lenkungswirkung der Lkw-Maut (BMVBS) .....	60
21	Flugverkehr (BMU, BMVBS) .....	77
22	Schiffsverkehr (BMVBS, BMU) .....	80
23	Reduktion der Emissionen fluorierter Treibhausgase (BMU) .....	82
24	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Beschaffung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen (BMWi) .....	83
25	Energieforschung und Innovation (BMWi (für Gesamthematik), BMU, BMBF, BMVBS, BMELV) .....	85
26	Elektromobilität (BMWi / BMVBS / BMBF / BMU) .....	89
27	Internationale Projekte für Klimaschutz und Energieeffizienz (BMU, BMWi, Beteiligung BMZ) .....	93
28	Berichterstattung der Botschaften und Konsulate (AA).....	97
29	Transatlantische Klima- und Technologieinitiative (AA, BMWi) .....	98



# 1 Kraft-Wärme-Kopplung (BMWi)

## Ziel:

Im Rahmen der in Meseberg beschlossenen Eckpunkte für ein integriertes Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung wurde der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) eine besondere Bedeutung beigemessen. Ziel der Bundesregierung ist es, den Anteil der KWK-Stromerzeugung bis 2020 auf etwa 25 % zu verdoppeln.

## Sachstand:

Diesem Ziel dienen zwei Maßnahmen:

- Zum einen ein Appell an die Wirtschaft, zu der mit der Bundesregierung abgeschlossenen KWK-Vereinbarung zu stehen.
- Zum anderen eine Novelle des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes.

Durch die Novelle sollen im Interesse von Energieeinsparung und Klimaschutz Investitionen in die Modernisierung und den Neubau von hocheffizienten KWK-Anlagen angeregt werden. Anders als im geltenden Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz soll zukünftig auch KWK-Strom, der im Rahmen einer Eigenversorgung an ein Unternehmen des Produzierenden Gewerbes geliefert wird, begünstigt werden.

Neu ist auch, dass der Aus- und Neubau von Wärmenetzen, in die Wärme aus KWK-Anlagen eingespeist wird, nach den Regelungen des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes gefördert werden soll. Dies ermöglicht die Erschließung neuer Wärmeabsatzpotentiale und schafft damit die Grundlage für die angestrebte Ausweitung der KWK.

Darüber hinaus wird mit dem Gesetzentwurf die Anpassung der Förderung an die EU-KWK-Richtlinie 2004/8/EG vom 11. Februar 2004 über die Förderung einer am Nutzwärmebedarf orientierten Kraft-Wärme-Kopplung im Energiebinnenmarkt und die Einführung eines Herkunftsnachweises für KWK-Strom vorgenommen.

Für die Förderung der KWK-Stromeinspeisung und der Wärmenetze ist ein Fördervolumen von insgesamt jährlich bis zu 750 Millionen Euro vorgesehen. Diese Summe entspricht der durchschnittlichen Belastung der Stromnetzkunden im Rahmen des Umlageverfahrens des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes in den Jahren 2006 und 2007. Die Novelle sieht Mechanismen zur Einhaltung dieses finanziellen Deckels vor.

## Zeitplan:

Der vom Kabinett beschlossene Entwurf einer Novelle des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes wird dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag zugeleitet.

## **2 Ausbau der Erneuerbaren Energien im Strombereich (BMU, BMWi, BMVBS)**

### **2.1 *Novelle des EEG (BMU)***

#### Ziele:

Ziel des Entwurfs eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechts der Erneuerbaren Energien im Strombereich ist es, den Anteil Erneuerbarer Energien an der Stromversorgung bis zum Jahr 2020 auf 25 bis 30 Prozent zu erhöhen und danach kontinuierlich weiter zu erhöhen.

Weitere Ziele sind der bedarfsgerechte Ausbau der Elektrizitätsnetze zur Integration der erneuerbaren Energien unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit, Versorgungssicherheit und Umweltverträglichkeit sowie Anreize für bedarfsgerechte Einspeisung des EE-Stroms im EEG.

#### Sachstand:

Mit dem Gesetz wird die bislang geltende Fassung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes abgelöst. Dabei wird die Grundstruktur beibehalten. Im Detail erfolgen aber weit reichende Verbesserungen, etwa zum Ausbau der Stromerzeugung aus Windenergie auf See.

Das EEG ist im Hinblick auf die Erreichung der Ausbausziele für Erneuerbaren-Energien im Strombereich das effektivste Förderinstrument der Bundesregierung. Es wird international als beispielhaft angesehen. Analysen der Europäischen Kommission haben gezeigt, dass das EEG kostengünstiger und wirksamer ist als andere Förderinstrumente für Strom aus Erneuerbaren Energien. Das Gesetz leistet einen wichtigen Beitrag zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und zukunftsträchtiger Industriestrukturen.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Der vom Kabinett beschlossene EEG-Entwurf wird dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet.

### **2.2 *Rechtsverordnung Gebietsfestlegungen zu den einzelnen Nutzungen im Meer, insbesondere für die Offshore-Windenergie (BMVBS)***

#### Ziele:

Das IEKP sieht zum Eckpunkt 2 folgende Maßnahme vor: „Raumordnungsplan in der Ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands als Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Gebietsfestlegungen zu den einzelnen Nutzungen im Meer, insbesondere für die Offshore-Windenergie.“

Ziel der Strategie der Bundesregierung zur Windenergienutzung auf See ist die Installation von Windenergieanlagen mit einer Leistung von bis zu 25.000 MW bis zum Jahre 2030.

Im Raumordnungsplan für die AWZ sollen für Windenergie sog. Vorranggebiete ausgewiesen werden. Diese haben die gesetzliche Wirkung, dass andere Nutzungen, die nicht mit der vorrangigen Nutzung vereinbar sind, ausgeschlossen sind bzw. nicht genehmigt werden dürfen (Standortsicherung für Offshore-Windenergie-Anlagen). Um auf die erst zu sammelnden Erkenntnisse zur Offshore-Windenergienutzung flexibel reagieren zu können – soll durch die Gebietsfestlegungen zunächst nur eine erste Tranche (entsprechend einer Gesamtleistung von ca. 10.000 MW) räumlich gesichert werden. Mittelfristig ist dann zu entscheiden, ob und an welcher Stelle durch eine Planänderung oder einen neuen Plan weitere Vorranggebiete ausgewiesen werden, um das 25.000 MW-Ziel der Bundesregierung über die entsprechende Gebietskulisse darzustellen.

#### Sachstand:

Die intensiven Vorarbeiten, die das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in enger Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durchgeführt hat, sind erfolgreich abgeschlossen, so dass die Ressortabstimmung zur Raumordnung in der AWZ noch vor dem Kabinettsbeschluss eingeleitet werden konnte.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Mit dem Abschluss der Ressortabstimmung wird für Ende Januar 2008 gerechnet. Dem schließt sich auf Grund gesetzlicher und europarechtlicher Vorgaben das förmliche Verfahren einer umfangreichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung einschließlich der Beteiligung von Nachbarstaaten an.

Eine Kabinettsbefassung wird anschließend, voraussichtlich Ende 2008 erfolgen.

### **2.3 Unterstützungskonzept zum Repowering von Windenergieanlagen (BMVBS, BMU)**

#### Ziele:

Das IEKP sieht im Abschnitt zum Ausbau erneuerbarer Energien im Strombereich folgende Maßnahme vor: „Entwicklung eines Unterstützungskonzepts zum Repowering von Windenergieanlagen im Bereich der Bauleitplanung/Regionalplanung (in Zusammenarbeit mit den Ländern und kommunalen Spitzenverbänden).“

Ein wichtiger Bauteil für die Steigerung des Einsatzes erneuerbarer Energien im Strombereich ist die Stärkung der Windenergiegewinnung an Land durch Unterstützung des sog. Repowering, also der Ersatz älterer kleinerer Windenergieanlagen mit geringer Leistung, wie sie vor allem in den 1990er Jahren errichtet worden sind, durch moderne leistungsstärkere Anlagen.

Durch das Repowering ergeben sich mehrere Vorteile:

- Steigerung der Energieeffizienz durch die Erhöhung des Energieertrages bei mittelfristig sinkender Anlagenzahl,
- Entlastung des Landschaftsbildes durch die Beseitigung von Streulagen,
- Reduzierung der negativen Umwelteinwirkungen auf Mensch und Natur (z.B. durch verbesserte Anlageneigenschaften, Standortwahl und Konzentration),

- deutliche Verbesserung der Netzintegration und Netzauslastung durch verbesserte Anlageneigenschaften

Insbesondere in den 1990er Jahren sind vielfach Windenergieanlagen vereinzelt aufgestellt worden, was den Effekt der „Verspargelung der Landschaft“ verstärkt hat. Der Schutz des Landschaftsbildes wird in größerem Umfang gewahrt, wenn Windenergieanlagen in Windparks konzentriert und vereinzelt errichtete Anlagen zurückgebaut werden.

Neben einer Verbesserung der wirtschaftlichen Anreize durch die Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) bedarf das Repowering bei dem gleichzeitig erstrebten „Aufräumen der Landschaft“ einer Unterstützung insbesondere durch die Bauleitplanung, aber auch die Regionalplanung. Das geltende Recht enthält hierzu bereits die notwendigen Instrumentarien. Notwendig sind jedoch Anwendungshinweise für die Praxis.

#### Sachstand:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat ein mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) abgestimmtes Konzept erarbeitet, das Hinweise zur planungsrechtlichen Absicherung des Repowering liefert und das die Entwicklung eigener Repowering-Strategien der Planungsträger in Ländern und Kommunen unterstützt.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Das Konzept soll im ersten Halbjahr 2008 in den Gremien der Bauministerkonferenz und der Raumordnungsministerkonferenz beraten und verabschiedet werden und sodann den kommunalen Spitzenverbänden zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang soll seitens des BMU eine gemeinsame Veranstaltung von BMU, BMVBS, Ländern und Kommunen im zweiten Halbjahr 2008 organisiert werden.

## **2.4 Eckpunkte Netzausbau / Seekabel (BMW)**

#### Ziel:

Der zügige Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien ist ein zentraler Punkt des auf der Klausurtagung in Meseberg beschlossenen Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung. Insbesondere der Transport des Stroms aufgrund des geplanten Windenergieausbaus (Off- und Onshore) macht in Deutschland den Bau von neuen Höchstspannungsleitungen notwendig, aber auch die geplanten Anschlüsse neuer Kraftwerke und der verstärkte grenzüberschreitende Stromhandel.

#### Sachstand:

Gespräche mit Planungsbehörden und den betroffenen Vorhabensträgern haben gezeigt, dass trotz der Beschleunigungselemente im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz (InfrastrukturPBG) von 2006 weiterhin Verzögerungen der Planungsverfahren und bei der Realisierung des Leitungsbaus zu erwarten sind.

Vor diesem Hintergrund plant die Bundesregierung, folgende Maßnahmen zur Beschleunigung des Netzausbaus zu ergreifen:

### **1. Beschluss eines Energieleitungsausbaugesetzes und eines Bedarfsplans**

Auf der Basis eines Energieleitungsausbaugesetzes kann zukünftig der vordringliche Bedarf für Übertragungsleitungen in einem gesetzlichen Bedarfsplan festgelegt werden. Formulierung (nicht abschließend):

„Für Vorhaben ... , für die unter Berücksichtigung der in § 1 EnWG genannten Zwecke ein vordringlicher Bedarf besteht, kann ein Bedarfsplan erstellt werden, der diesem Gesetz als Anlage beizufügen ist.“

Die Auswahl der Vorhaben für den Bedarfsplan erfolgt in einem ersten Schritt auf Basis des Anhangs der EG-TEN-Leitlinien (Entscheidung Nr. 1364/2006/EG vom 6. September 2006) sowie der in der dena-Netzstudie 1 aufgenommenen Projekte bis 2015, deren Realisierung die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Gesamtenergiewirtschaftlichen Entwicklung als notwendig ansieht.

Bei einer zukünftigen Überarbeitung oder Fortschreibung des Bedarfsplans sind vor der Festlegung des weiteren Bedarfs auch die unter Berücksichtigung der in § 1 EnWG genannten Ziele möglichen und notwendigen Optimierungsmaßnahmen zu prüfen. Für vordringliche Leitungsvorhaben nach dem Bedarfsplan gilt das durch das InfrastrukturPBG eingeführte beschleunigte Verfahren nach § 43b EnWG.

### **2. Muster-Planungsleitlinien für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren**

Es ist vorgesehen, für die Genehmigungsverfahren für Energieleitungen Muster-Planungsleitlinien zu erarbeiten, die den Landesplanungsbehörden anschließend zur Verfügung gestellt werden. Damit soll die von Bundesland zu Bundesland oft uneinheitliche Verwaltungspraxis vereinheitlicht und die Vorbereitungen des Vorhabenträgers (insbesondere bei länderübergreifenden Vorhaben) erleichtert werden. Zur Erarbeitung der Leitlinien wird im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Unternehmen und der Bundesnetzagentur eingerichtet.

### **3. Rechtswegverkürzung**

Für Planungsentscheidungen bei vordringlichen Vorhaben wird geprüft, den Rechtsweg auf eine Instanz beim jeweils zuständigen Oberverwaltungsgericht zu verkürzen und das damit verbundene Entfallen der Revision zum Bundesverwaltungsgericht.

### **4. Planfeststellungsverfahren für die Anbindung von Offshore-Windparks**

Für Leitungen zur Netzanbindung von Offshore-Windkraftanlagen wird für den Bereich des Küstenmeers und der landseitigen Anbindung ein Planfeststellungsverfahren mit Konzentrationswirkung für alle bisher in diesem Bereich notwendigen Einzelgenehmigungen eingeführt. Durch eine Übergangsvorschrift wird sichergestellt, dass dies grundsätzlich nur für noch nicht begonnene Planungsverfahren gilt. Für bereits begonnene Planungsverfahren kann der Vorhabenträger einen Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens stellen.

### **5. Fristverlängerung für Regelung zur Offshore-Anbindung**

Die Befristung der Regelung zur Offshore-Anbindung in § 118 Abs. 7 EnWG wird bis 31.12.2013 verlängert. Formulierung:

„§ 118 wird wie folgt geändert: In Abs. 7 wird die Angabe „2011“ durch „2013“ ersetzt.“

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Offshore-Entwicklung auch nach 2013 nicht abreißt.

## **6. Konkretisierung der Maßnahmen eines kosteneffizienten und bedarfsgerechten Netzausbaus**

Mit der Regelung soll die nach § 11 Abs. 1 EnWG bereits bestehende Aufgabe der Netzbetreiber zu einem kosteneffizienten, bedarfsgerechten Netzausbau konkretisiert werden. Gleichzeitig soll mit der Regelung für die Öffentlichkeit die Notwendigkeit des Netzausbaus transparent und deutlich gemacht werden. Es werden keine neuen Verpflichtungen für die Netzbetreiber und keine Rangfolge der Maßnahmen festgelegt. Bei der Bestimmung der im Einzelfall zu ergreifenden Maßnahmen sind weiterhin z. B. die Auswirkungen von Maßnahmen auf das Gesamtsystem, die mittel- bis langfristige Entwicklung des Netzes, die Erfordernisse eines sicheren und zuverlässigen Netzbetriebs, Netzverluste und Effizianzorderungen zu berücksichtigen.

Formulierung in § 11 Abs. 1 EnWG:

„Betreiber von Energieversorgungsnetzen sind verpflichtet, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz ... zu warten und bedarfsgerecht zu optimieren, zuverstrken und auszubauen...“

In die Begründung wird ein Passus aufgenommen, wonach Optimierungs- und Netzverstärkungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Systemverantwortung und der in § 1 EnWG genannten Ziele von den Netzbetreibern in einem ersten Schritt zu prüfen und gegebenenfalls in Angriff zu nehmen sind.

## **7. Begriff der „wirtschaftlichen Zumutbarkeit“**

Es wird sichergestellt, dass die Netzbetreiber die Darlegungs- und Beweislast tragen, wenn sie sich bei der Verweigerung eines Netzanschlusses auf wirtschaftliche Unzumutbarkeit berufen. Der Begriff der „wirtschaftlichen Zumutbarkeit“ im Energiewirtschaftsgesetz wird unter Berücksichtigung der in § 1 EnWG genannten Ziele so weit wie möglich konkretisiert, u. a. auch durch beispielhafte Aufzählungen.

## **8. Berichtspflicht zur Beseitigung von Netzengpässen**

Die Berichtspflicht in § 12 Abs. 3a EnWG wird dahingehend ergänzt, dass sie auch konkrete Maßnahmen zum Netzausbau mit zeitlicher Perspektive im Sinne von § 11 Abs. 1 EnWG umfasst.

## **9. § 43 Satz 3 des Energiewirtschaftsgesetzes**

§ 43 Satz 3 EnWG wird dahingehend geändert, dass er den gesamten Netzausbau auf der 110-kV-Ebene im 20 km-Küstenstreifen erfasst, unabhängig davon, ob es sich um Leitungen zum Anschluss eines Offshore-Windparks oder sonstiger Erzeugungsanlagen an das Netz, oder um Netzverstärkungsmaßnahmen handelt. Durch eine Übergangsvorschrift wird sichergestellt, dass dies bei bereits laufenden Genehmigungsverfahren nur auf Antrag des Vorhabensträgers gilt, insbesondere die Planfeststellungsbehörde die Verkabelung in laufenden Verfahren nicht von sich aus als Abwgungsbelang mit einbeziehen darf; auch darf sich hieraus keine Verzögerung der Realisierung des Projekts ergeben.

Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Die Umsetzung der Eckpunkte erfolgt im Rahmen eines Energieleitungsausbaugesetzes, welches u. a. eine Novellierung des Energiewirtschaftsgesetzes und der Verwaltungsgerichtsordnung enthält. Ein Kabinettsbeschluss wird im Mai 2008 angestrebt.

### **3 CO<sub>2</sub>-arme Kraftwerkstechnologien (BMWi, BMU, BMVBS, BMBF)**

#### Ziel:

Die Sicherung der deutschen Energieversorgung und die Erreichung der Klimaschutzziele erfordern sowohl eine Forcierung der FuE-Arbeiten zur Steigerung der Kraftwerkseffizienz als auch zur Entwicklung von CCS-Technologien. Insbesondere für die mittel- und langfristige Zukunft von Braun- und Steinkohlekraftwerken ist es notwendig, zukunftsfähige CO<sub>2</sub>-arme Kraftwerke zu entwickeln. Die Bundesregierung strebt eine „No-Regret-Strategie“ für CCS an, welche die Potenziale der CCS-Technologien voll entwickelt und gleichzeitig alle bereits heute verfügbaren technischen Möglichkeiten zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen realisiert. Ziel der Bundesregierung ist es, durch geeignete Rahmenbedingungen und die Förderung von FuE die Entwicklung und Erprobung der CCS-Technologien inklusive der sicheren CO<sub>2</sub>-Speicherung bis 2020 zur Marktreife zu bringen.

Zu den Schwerpunktmaßnahmen des Integrierten Energie- und Klimaschutzprogrammes (IEKP) zählen deshalb:

- Entwicklung eines geeigneten Rechtsrahmens für CCS
- Erarbeitung einer Roadmap zur Entwicklung von CCS-Technologien in Deutschland
- Realisierung von CCS-Demonstrationskraftwerken in Deutschland

Diese Maßnahmen haben in Umsetzung der europäischen Richtungsentscheidungen vom März 2007 zum Ziel, die technische, umweltverträgliche und wirtschaftliche Machbarkeit der CCS-Technologien nachzuweisen.

#### Sachstand:

BMWi, BMU und BMBF haben im September 2007 einen gemeinsamen Bericht „Entwicklungsstand und Perspektiven von CCS-Technologien in Deutschland“ vorgelegt. Das Bundeskabinett hat diesen Bericht mit den darin vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen am 19. September 2007 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der CCS-Richtlinien-Entwurf der EU-KOM ist für den Januar 2008 angekündigt. Die Bundesregierung begrüßt die zügige Erarbeitung, vor allem im Hinblick auf eine Beseitigung ungerechtfertigter Barrieren des europäischen Abfall- und Wasserrechts und eine Anpassung weiterer maßgeblicher Richtlinien (zum Immissionsschutz, Umwelthaftung usw.). Von deutscher Seite wurden der EU-KOM im Rahmen der Vorarbeiten und bei Konsultationen Anregungen gegeben, so z. B. Verzicht auf einen obligatorischen Charakter von CCS ab einem bestimmten Stichtag, Festlegung einer maximalen CO<sub>2</sub>-Leckagerate (0,01% p.a.) und Berücksichtigung des Investitionsschutzes bei der Erkundungsgenehmigung. Auf dieser Basis wird die Diskussion mit der EU-KOM weitergeführt.

Parallel dazu wird der nationale Rechtsrahmen (CCS-Gesetz) entwickelt. Denn für das System „CO<sub>2</sub>-armes Kraftwerk“ mit der Prozesskette CO<sub>2</sub>-Abscheidung, CO<sub>2</sub>-Transport und CO<sub>2</sub>-Einlagerung (bzw. Speicherung) steht auf nationaler – wie auch auf internationaler – Ebene bislang kein geeignetes Regelwerk zur Verfügung. Die Bundesregierung unterstützt deswegen die Bestrebungen, internationale Überein-



kommen so zu überarbeiten, dass sie einer CO<sub>2</sub>-Speicherung nicht entgegenstehen, und setzt sich gleichzeitig für die Etablierung hoher Sicherheitsstandards ein.

Für die Rechtsetzung stehen alle Fragen auf der Tagesordnung, welche die Sicherheit und die Transparenz aller Elemente der CCS-Technologieketten für eine dauerhafte umwelt- und klimafreundliche Ablagerung von CO<sub>2</sub> gewährleisten. Hierfür sind rechtliche, organisatorische und finanzielle Anforderungen festzulegen:

- Genehmigungsverfahren für CO<sub>2</sub>-Abscheidung, Transport und dauerhafte Ablagerung,
- Zugang zu CO<sub>2</sub>-Speicherinfrastrukturen und -formationen,
- Umgang mit möglichen konkurrierenden Nutzungen und Synergien der potentiellen CO<sub>2</sub>-Speicherformationen,
- diesbezügliche Besitz- und Nutzungsrechte,
- Gewährleistung der Dauerhaftigkeit, Sicherheit und Umwelt- und Klimaverträglichkeit der CO<sub>2</sub>-Ablagerung, insbesondere im Hinblick auf max. zulässige Leckageraten und Mechanismen zu ihrer Kontrolle,
- konsistente und transparente CO<sub>2</sub>-Bilanzierung von Abscheidung, Transport bis zur Speicherung
- Transparenz und wissenschaftliche Begleitung in der Einführungsphase,
- Überwachungs- und behördliche Vollzugsregeln, Vor- und Nachsorge, Beobachtung,
- wirksame Sanktionsmechanismen,
- verursachergerechte Haftung, Quantifizierung, Bewertung und Behebung von Schäden an Eigentum Dritter, Gesundheit, Umwelt oder Klima,
- Methodik zur Bestimmung der Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Atmosphäre,
- Verfahren zur rechtlichen Anerkennung der Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- verantwortungsvolle Implementierung der CCS-Technologien durch den Betreiber.

Für diese Anforderungen ist ein geeigneter rechtlicher Rahmen zu schaffen. Ziel der Bundesregierung ist es, nach Vorlage der europäischen CCS-Richtlinie ein nationales CCS-Gesetz zu beschließen.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Die Handlungsempfehlungen des Kabinettsberichtes vom 19. September 2007 werden im Rahmen des IEKP mit einer Roadmap zur Entwicklung von CCS-Technologien in Deutschland untersetzt. Über den Stand der Erfüllung der Maßnahmen dieser Roadmap wird das Bundeskabinett die Öffentlichkeit im Rahmen der Umsetzung des Energie- und Klimaprogramms unterrichten. Die Roadmap ist aufgrund des frühen Entwicklungsstadiums der Technik und des schnell fortschreitenden technischen und wissenschaftlichen Erkenntnisgewinns im Bereich CCS entsprechend zu aktualisieren.

Am 23. Januar 2008 wird die EU-KOM einen CCS-Richtlinien-Entwurf vorlegen, der anschließend zügig in Brüssel verhandelt wird. Ziel ist es, die Richtlinie noch vor Wahl des Europaparlamentes im Juni 2009 zu verabschieden. Parallel zu den Verhandlungen in Brüssel wird der nationale Rechtsrahmen (CCS-Gesetz) entwickelt.

Entsprechend den Festlegungen zur Umsetzung des IEKP ist nachfolgend eine fortzuschreibende Roadmap für die Entwicklung von CCS-Technologien in Deutschland (BMWi, BMU, BMBF, BMVBS) beigefügt.

## Roadmap zur Entwicklung von CCS-Technologien in Deutschland

Der EU-Rat hat im März 2007 die Weichen für eine integrierte europäische Klima- und Energiepolitik gestellt. Mit dem integrierten Energie- und Klimaprogramm (IEKP) legt die Bundesregierung zur Umsetzung der europäischen Richtungsentscheidungen ein Programm vor, das darauf ausgerichtet ist, die hohen Klimaschutzziele zu erreichen und in einem kontinuierlichen Prozess bis 2020 weiter zu entwickeln. Eine Maßnahme des Programms ist die Entwicklung CO<sub>2</sub>-armer, fossile Brennstoffe nutzender Kraftwerke zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Sicherung der deutschen Energieversorgung. Dies erfordert sowohl eine Forcierung der FuE-Arbeiten zur Steigerung der Kraftwerkseffizienz (Wirkungsgrad) als auch bei den CCS-Technologien. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, die Entwicklung der CCS-Technologien voranzutreiben, um eine großtechnische Umsetzung in 2020 möglich zu machen. Dieses hat sie zusammen mit der deutschen Energiewirtschaft am 16. Oktober 2007 mit einer gemeinsamen Erklärung unterstrichen. Die Handlungsempfehlungen der Bundesregierung aus dem Kabinettsbericht „Entwicklungsstand und Perspektiven von CCS-Technologien in Deutschland“ vom 19. September 2007 werden unter Berücksichtigung des laufenden 5. Energieforschungsprogramms der Bundesregierung mit folgenden Maßnahmen umgesetzt:

Handlungsempfehlungen		Resorts	Maßnahmen und Etappen zur Umsetzung
1	Erarbeitung der <b>rechtlichen Rahmenbedingungen für CCS</b>	BMU, BMWi	EU: EU-KOM wird im Jan. 2008 den Entwurf einer Richtlinie zur Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für CCS in Europa vorlegen; D: Nationaler Rechtsrahmen auf Grundlage EU-Richtlinie soll schnellstmöglich entwickelt werden; hierzu wurde ein Beratungsvorhaben vergeben. Die Bundesregierung wird den Rechtssetzungsprozess nach Veröffentlichung des CCS-Richtlinien-Vorschlages beginnen mit dem Ziel, <u>ein</u> nationales CCS-Gesetz parallel zum EU-Rechtsrahmen zu entwickeln.
2	<b>Aufnahme von CCS</b> in das <b>europäische Emissionssystem</b> sowie die Einbeziehung in das Post-Kyoto-Regime	BMU, BMWi	EU: EU-KOM hat angekündigt, die EU-Emissionshandelsrichtlinie mit dem Ziel der Integration von CCS in den Emissionshandel zu überarbeiten. D: Die Bundesregierung unterstützt diese Bestrebungen der EU-Kommission.
3	<b>Demonstrationsprojekte</b> der gesamten CCS-Technologielinie (a. Abtrennung, b. Transport und c. Tiefenspeicherung des CO <sub>2</sub> ) im Rahmen der Forschungsprogramme der zuständigen Ressorts	BMWi, BMBF	Im Rahmen der bis zu 12 in der EU vorgesehenen CCS-Demonstrationskraftwerke (Flagship- Programm) wird angestrebt in D mindestens 2 bis 3 dieser Projekte zu realisieren. Eine Pilotanlage nach dem Oxyfuel-Verfahren ist im Bau (Inbetriebnahme 2008). Weitere Projekte sind bis 2014/15 von der Wirtschaft angekündigt; Zur Tiefenspeicherung siehe Punkt 7.

4	<p>Intensivierung der lfd. <b>FuE-Aktivitäten</b> mit Ausrichtung auf <b>zukunfts-fähige Kraftwerke mit fossilen Brennstoffen</b></p>	BMW	<p>Seit 2004 werden mit dem COORETEC-Programm (CO<sub>2</sub>-Reduktionstechnologien) FuE Verbundforschungsprojekte von Wirtschaft und Wissenschaft gefördert, die auf die Entwicklung emissionsarmer Kraftwerke ausgerichtet sind. Die folgenden Schwerpunkte stehen dabei im Mittelpunkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirkungsgradsteigerung von Kraftwerken mit fossiler Feuerung</li> <li>• Komponentenentwicklungen und –optimierung (Turbinen, Kompressoren, etc.)</li> <li>• Materialforschung und –qualifizierung (HT-Werkstoffe)</li> <li>• Machbarkeitsuntersuchungen verschiedener CO<sub>2</sub>-Abscheidetechnologien</li> <li>• technologische und wirtschaftliche Prozessoptimierungen</li> <li>• Begleitforschung zu Pilotvorhaben..</li> </ul>
5	<p>Ausbau der FuE-Arbeiten</p> <p>a) in der <b>Grundlagenforschung für eine langfristig sichere CO<sub>2</sub>-Speicherung in Deutschland</b>, da dies zentrale Voraussetzung für die Einführung von CCS-Technologien ist</p> <p>b) in der <b>standortbezogenen Begleitforschung</b></p> <p>c) für zukunftsweisende Forschungsarbeiten zur <b>Nutzung, Umwandlung sowie zur chemischen und biologischen Fixierung von CO<sub>2</sub></b></p>	BMBF	<p>a) Seit 2005 werden im Rahmen des GEOTECHNOLOGIEN-Programms wissenschaftliche Projekte zur CO<sub>2</sub>-Speicherung in geologischen Formationen gefördert. Diese umfassen neun interdisziplinäre FuE-Projektverbünde zu den Themen CO<sub>2</sub>-Speicherung im weiteren Sinne, Monitoring, Modellierung und Enhanced Gas Recovery (EGR) durch CO<sub>2</sub>-Einleitung mit Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft. Diese Forschungsansätze werden ab 2008 verstärkt gefördert. Im Vordergrund stehen Erkundung, Auswahl und Bewertung von Speicherstandorten, Untersuchungsmethoden zu Wechselwirkungen von CO<sub>2</sub> mit dem jeweiligen Speichermedium sowie die Entwicklung von Überwachungs- und Injektionstechnologien. Ebenfalls sollen Fragen der Risikoabschätzung und der langfristigen Speichersicherheit untersucht werden. Rund 20 Projektvorschläge werden derzeit durch ein internationales Gutachtergremium bewertet.</p> <p>b) vgl. Punkt 7</p> <p>c) Einzelne Projekte, die im Rahmen des GEOTECHNOLOGIEN-Programmes gefördert werden und innovative Ansätze für alternative CO<sub>2</sub>-Fixierung vorschlagen, sollen weiterhin gefördert werden. Nach Abschluss der Bewertung durch internationale Gutachter sind neue Projektvorschläge vorgesehen.</p>
6	<p><b>Untersuchungen der in Deutschland und der EU vorhandenen geeigneten geologischen Formationen für die CO<sub>2</sub>-Speicherung und Quantifizierung ihrer technisch nutzbaren Speicherpotenziale</b></p>	BMW, BMBF, BMU	<p>Der Aufbau eines nationalen Informationssystems „CO<sub>2</sub>-Speicherung“ wird 2008 mit einem Forschungsprojekt begonnen. Die entsprechenden Arbeiten sollen 2010 abgeschlossen sein.</p>

7	Initiierung von mindestens <b>zwei standortbezogene Speicherprojekten zur Demonstration einer sicheren CO<sub>2</sub>-Speicherung</b>	BMBF	<p>In Deutschland werden zwei Speicheroptionen in Betracht gezogen: Speicherung in tiefen Salzwasser führenden Gesteinsschichten (salinaren Aquiferen) sowie in weitgehend ausgebeuteten Erdgas- und Erdölfeldern). Die standortspezifische Forschung soll in Zusammenarbeit mit Industrie und Wissenschaft erfolgen.</p> <p>1.) <u>Testspeicher Ketzin</u>: Ziel ist Errichtung und Betrieb eines Insitu-Labors zur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erforschung des Verhaltens von CO<sub>2</sub> im Untergrund,</li> <li>• Untersuchung der Machbarkeit einer sicheren CO<sub>2</sub>-Speicherung,</li> <li>• Entwicklung von Langzeit-Monitoring-Technologien und</li> <li>• Abschätzung der Langzeitsicherheit und Langzeitkosten der CO<sub>2</sub>-Untergrundspeicherung. Es erfolgt eine kontinuierliche Einspeicherung von CO<sub>2</sub> ab März 2008 bis Ende 2009 (insgesamt 60.000 t).</li> </ul> <p>2.) <u>EGR-Speicherprojekt</u> an der weitgehend leer geförderten <u>Erdgaslagerstätte Altmark in Sachsen-Anhalt</u>. Einleitung von CO<sub>2</sub> aus der Oxyfuel-Pilotanlage.</p> <p>Es soll geprüft werden, ob die Erdgasförderung durch CO<sub>2</sub>-Injektion verlängert werden kann. Parallel dazu sollen Antworten auf generelle Fragen der CO<sub>2</sub>-Speicherfähigkeit gefunden werden. <u>Projektstart</u>: Frühjahr 2008.</p> <p>3.) <u>Erkundungsprojekt für einen Speicher in Schleswig-Holstein</u> (tiefgelegene Salzwasser führende Gesteinsschichten) in Kombination mit einem CO<sub>2</sub>-armen Demonstrationskraftwerk nach dem IGCC-Verfahren in NRW</p> <p>Die Erkundung erfolgt über seismische Verfahren sowie mit Insitu-Untersuchungen im Rahmen einer Bohrung. <u>Projektstart</u>: Sommer 2008.</p>
8	Information der Öffentlichkeit über die Entwicklung der <b>CCS-Option in Deutschland</b>	BMW, BMBF, BMU	<p>- Entwicklung eines Konzepts zur Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung, welches über die Bedeutung der CCS-Technologien und die langfristige Speichersicherheit aufklärt und entsprechende Informationen anbietet.</p> <p>- Teil dieses Konzeptes sind die Einrichtungen eigener Informationsstellen in den Regionen der Speicherstandorte. Hier sollen Broschüren, Schulinformationen, Internetangebote und Informationsveranstaltungen die Öffentlichkeit informieren.</p>

## **4 Intelligente Messverfahren für Stromverbrauch (BMW)**

### Ziel:

Die Ermittlung des Stromverbrauchs ist in Deutschland nicht auf der Höhe der Zeit. Der Stromverbrauch von Haushalten sowie kleinen und mittleren Unternehmen wird in der Regel nur einmal pro Jahr erfasst. Die zeitgenaue Analyse des Verbrauchs ist jedoch Voraussetzung für die Eigenverbrauchssteuerung sowie für die Optimierung von Energiedienstleistungen (Contracting).

Ziel ist daher die zügige Verbreitung von neuen Technologien im liberalisierten Strom-Messwesen zur zeitgenauen Verbrauchsmessung als Voraussetzung für Stromeinsparungen.

### Sachstand:

Der Entwurf eines Gesetzes zur Öffnung des Messwesens bei Strom und Gas für Wettbewerb setzt Handlungsempfehlungen um, die von der Bundesregierung in ihrem Evaluierungsbericht nach § 112 des Energiewirtschaftsgesetzes am 26. September 2007 beschlossen wurden.

Durch den Gesetzentwurf soll die bereits geltende Marktöffnung im Bereich des Messstellenbetriebs, also des Zählers, im Strom- und Gasbereich auch auf die Messung, d.h. die Ab- bzw. Auslesung der Messeinrichtungen, erweitert werden. Bislang erfolgt die Messung durch den Netzbetreiber, und zwar auch in den Fällen, in denen die Messeinrichtung im Übrigen bereits von einem anderen Unternehmen betrieben wird. Dieser Bereich soll nunmehr vollständig für Wettbewerb geöffnet werden.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Marktöffnung soll nicht nur helfen, preisliche Vorteile für die Verbraucher zu erschließen, sondern vor allem auch dazu dienen, technische Innovationen beim Zähl- und Messwesen sowie Konzepte für intelligente Netze zu fördern. Die Rahmenbedingungen für die Einführung intelligenter elektronischer Zähler, auch zugunsten eines breiteren Angebots lastvariabler Tarife, sollen geschaffen werden. Solche neuen Technologien, die eine Verbrauchssteuerung ermöglichen, sollen, soweit sie wirtschaftlich sinnvoll einsetzbar sind, sich bei Gewerbe-, Industrie- und Haushaltskunden verbreiten können und spätestens in sechs Jahren zum Einsatz kommen.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Der vom Kabinett beschlossene Entwurf wird dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet. Eine Verordnung zur Konkretisierung der Anforderungen wird im Frühjahr 2008 im Kabinett beschlossen.

## 5 Saubere Kraftwerkstechnologien (BMU)

### Ziel:

In der Öffentlichkeit gibt es zunehmenden Widerstand gegen Anlagenneubauten mit dem Vorwurf, Klima und Luftqualität werden nur unzureichend geschützt. Aus Sicht des Klimaschutzes zu befürwortende Vorhaben sehen sich häufig dem Vorwurf des mangelhaften Immissionsschutzes ausgesetzt. Bei Neubauprojekten von Kraftwerken wird der Vorwurf erhoben, dass keine Vorsorge zur Kohlendioxidabscheidung getroffen wird.

Ziel ist die Realisierung von Klimaschutz und Immissionsschutz auf fortschrittlichstem technischem Niveau zur Akzeptanzsteigerung. Darüber hinaus sind Maßnahmen erforderlich, die auf die Vermeidung erhöhter Schadstofffrachten (u.a. Stickstoffoxide) gerichtet sind. Damit werden auch die Voraussetzungen geschaffen, dass anspruchsvolle Luftqualitätsziele im Rahmen einer Novellierung der NEC-Richtlinie erfüllt werden können.

### Sachstand:

Mit der Siebenunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes soll dem verstärkten Ausstoß von Stickstoffoxiden entgegengewirkt werden. Zugleich sollen auch zukünftig steigende Anforderungen an die Luftqualität sicher eingehalten und Betreibern für Anlagen, die ab 2013 in Betrieb gehen, Rechts- und Planungssicherheit gegeben werden.

Klima- und energiepolitische Zielvorgaben stellen die Wirtschaftsbeteiligten vor neue Herausforderungen. Hierbei spielt die Deckung des Energiebedarfs durch fossile Brennstoffe eine zentrale Rolle. Vor dem Hintergrund des Atomausstiegs ist der Einsatz fossiler Brennstoffe unverzichtbar. Gleichzeitig besteht das Bemühen um eine klimaneutrale Energieproduktion, insbesondere durch Abscheidung und Speicherung von CO<sub>2</sub>. Der verstärkte Einsatz fossiler Energieträger führt jedoch – zumindest vorübergehend – tendenziell zu einem verstärkten Ausstoß von Luftschadstoffen.

Die Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie legt in Verbindung mit der ersten Tochter-Richtlinie u. a. Grenzwerte für Stickstoffoxide in der Luft fest. Da die weiträumige Hintergrundbelastung vielfach zu hoch ist, führen zusätzliche lokale Belastungen zur Überschreitung des Grenzwertes. Zur Einhaltung des Grenzwertes ist deshalb auch eine Verringerung der Hintergrundbelastung notwendig.

In die gleiche Richtung gehen Überlegungen auf europäischer Ebene. So ist beabsichtigt, in der Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen die nationalen Obergrenzen für bestimmte Luftschadstoffe weiter abzusenken. Damit werden Maßnahmen erforderlich, um die für die Luftqualität besonders problematischen Stoffe – insbesondere Stickstoffoxide – weiter zu reduzieren. Im Rahmen der Strategie gegen die Versauerung sowie gegen zu hohe Nährstoffeinträge und zur Verminderung hoher Hintergrundbelastungen sind Emissionsminderungen die wichtigsten Maßnahmen.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Der vom Kabinett beschlossene Entwurf wird dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat zur Beratung zugeleitet.

## 6 Einführung moderner Energiemanagementsysteme (BMF)

### Ziel:

Punkt 6 des integrierten Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung vom 23. August 2007 sieht vor, dass mit der deutschen Wirtschaft bis spätestens 2013 eine Vereinbarung über die Kopplung von Steuerermäßigungen bei der Energie- und Stromsteuer an die Einführung eines Energiemanagementsystems getroffen werden soll. Damit kommt die Bundesregierung zugleich der Aufforderung aus dem Bericht des Bundestags-Finanzausschusses vom 26. Oktober 2006 nach, in dem es heißt: „Die Bundesregierung wird aufgefordert, bis zum 1. Juli 2007 einen Vorschlag zur Einführung eines verbindlichen Energiemanagementsystems für mittlere und große Betriebe vorzulegen.“ Ziel ist, die Effizienzverbesserungspotentiale in der Industrie zu realisieren.

### Sachstand

#### **a) Bestehende Sonderregelungen für die Wirtschaft**

Die Sonderregelungen für Unternehmen bestehen aus drei Elementen:

##### Allgemeine Steuerbegünstigung

Für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft sind die Steuersätze für Strom und Heizstoffe auf rund 60 % der Regelsteuersätze ermäßigt.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die allgemeine Steuerbegünstigung ohne weitere Auflagen beihilferechtlich bis zum 31. Dezember 2012 genehmigt.

##### Spitzenausgleich

Über die allgemeine Steuerbegünstigung hinaus haben ausschließlich Unternehmen des Produzierenden Gewerbes Anspruch auf den so genannten Spitzenausgleich (Ausgleich des Saldos zwischen Entlastung durch Senkung der Rentenversicherungsbeiträge und Belastung durch Ökosteuern). Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die beihilferechtliche Genehmigung für die Fortführung des Spitzenausgleichs über den 31. Dezember 2006 hinaus bis zum 31. Dezember 2012 unter Auflagen erteilt. Die Umsetzung der Auflagen in nationales Recht steht noch aus.

##### Steuerbefreiung für bestimmte energieintensive Prozesse und Verfahren

Bei Unternehmen des Produzierenden Gewerbes sind bestimmte energieintensive Prozesse vollständig von der Steuer befreit (z. B. in der Glas-, Keramik-, Zement-, Kalk-, Baustoff-, Düngemittel- und metallverarbeitenden Industrie).

Eine beihilferechtliche Genehmigung der Europäischen Kommission ist für diese Steuerbegünstigungen nicht erforderlich.

#### **b) Definition und Grundidee eines Energiemanagementsystems**

Mit einem Energiemanagementsystem werden durch Unternehmen – verifiziert durch einen qualifizierten Energiegutachter – die vorhandenen Potenziale zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Senkung von Kosten ermittelt und dokumentiert. Ergebnis sind Empfehlungen, mit welchen Maßnahmen und zu welchen Kosten Energie eingespart werden kann.

### **c) Durchgeführte Maßnahmen**

BMWi und BMU haben unter Beteiligung des BMF die deutsche Industrie für den 19. November 2007 zu einer Besprechung über das Monitoring zur Klimaschutzvereinbarung im Zusammenhang mit dem Spitzenausgleich eingeladen. Im Rahmen dieser Besprechung haben die Ressorts mit der deutschen Industrie erstmals die Frage einer Vereinbarung zur Kopplung der Steuerbegünstigungen an ein Energiemanagementsystem erörtert. Die Vertreter der deutschen Industrie äußerten sich zur Frage der Einführung von Energiemanagementsystemen skeptisch bis ablehnend.

Die Verknüpfung von Energiesteuerbegünstigungen mit einem Energiemanagementsystem wurde überwiegend zurückgewiesen. Das BMU übergab am 19. November 2007 BMWi, BMF sowie den Industrievertretern einen ersten konzeptionellen BMU-Vorschlag zur Einführung eines vierstufigen betrieblichen Energiemanagementsystems mit der Bitte, zu diesem Papier schriftlich Stellung zu nehmen (siehe Anlage).

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Mit der deutschen Wirtschaft soll bis spätestens 2013 eine Vereinbarung über die Koppelung von Steuerbegünstigungen bei der Energie- und Stromsteuer an ein Energiemanagementsystem getroffen werden. Die dazu mit Vertretern der deutschen Wirtschaft begonnen Gespräche werden 2008 fortgesetzt.

## **ANLAGE – BMU-Entwurf**

### **Betriebliche Energiemanagementsysteme**

#### **Vorschlag für ein vierstufiges Einführungsmodell:**

##### **Stufe 1 ab 2008: Förderung der Einführung von Energiemanagementsystemen**

Im Rahmen des Nationalen Klimaschutzprogramms, das aus den Veräußerungserlösen finanziert wird, wird die Bundesregierung gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden die Einführung von Energiemanagementsystemen, die Ausbildung von Energieberatern und die Entwicklung standardisierter Tools und Software aktiv fördern. Zudem wird über ein Kreditprogramm die Umsetzung von Maßnahmen gefördert.

##### **Stufe 2 ab 2011: Energiedatenaufnahme und –systematisierung; Schaffung von Energiemanagementstrukturen**

In den Betrieben Erarbeitung einer systematischen Übersicht über die betriebliche Energiesituation (Energieeinsatz- und Verbrauchsanalyse) und Erstellung eines standardisierten Energieberichts; Benennung von Energiebeauftragten und Energiemanager aus Geschäftsführung; Prüfung der vorgelegten Daten auf Vollständigkeit und Plausibilität anhand des Energieberichts und weiterer Unterlagen durch externen Gutachter. Bestätigung der erfolgreichen Durchführung des Energieaudits durch Bestätigungstestat für Stufe 1.



### **Stufe 3 ab 2012: Einführung von Managementprozessen zur kontinuierlichen Verbesserung**

Fortschreibung der Energieeinsatz- und Verbrauchsanalyse, Entwicklung von Energiekennzahlen (bspw. Energieaufwand/ Stück etc.), die erforderlich sind, um Verbesserungen der Energieeffizienz zu belegen; Formulierung von kontinuierlich fortzuschreibenden prüf- und messbaren Energiesparzielen durch die Betriebsleitung anhand der in Stufe 1 und 2 ermittelten Kennzahlen; Implementierung der Struktur eines Energiemanagementsystems hinsichtlich Organisation, Informationsverwertung, Verantwortlichkeiten, Umsetzung, betriebsinterne Kontrolle und Fortentwicklung. Abnahme und Zertifizierung von Stufe 2 im Rahmen eines Energieaudits durch Energiegutachter, der bei der Deutschen Akkreditierungs- und Zulassungsgesellschaft für Umweltgutachter (DAU) akkreditiert ist.

### **Stufe 4 ab 2013: Fortschreibung des Energiemanagementsystems**

Fortschreibung von Energiebericht und Energiesparprogramm mit aktualisierten Zielsetzungen. Jährliche Prüfung und Zertifizierung des Energiemanagementsystems durch bei der DAU akkreditierten Umweltgutachter.

Ab 2011 wird die Einführung eines Energiemanagementsystems zur Voraussetzung für Energiesteuerermäßigungen, wobei der Zeitraum 2011/2012 als Übergangsphase genutzt werden kann. Ab 2013 ist die Durchführung eines voll funktionsfähigen Energiemanagementsystems notwendige Bedingung für Energie- und Stromsteuerermäßigungen.

### **Kosten**

Für Unternehmen fallen für die Betriebe interne Kosten in Form von Zeitaufwand für Mitarbeiter zur Erarbeitung des oben erläuterten Energiemanagementsystem sowie Auditkosten für den Energiegutachter an. Dabei sind die Kosten für die Ein- und Durchführung eines Energiemanagementsystems einerseits abhängig vom Implementierungsgrad des Energiemanagementsystems (Stufe 2 bis 4; degressiver Verlauf) sowie andererseits von der Betriebsgröße und dem Grad, zu dem Umweltbelange bereits Eingang in die Managementstruktur des Unternehmens gefunden haben.

Abschätzung der Auditkosten gestaffelt nach Einführungsstufe und Betriebsgröße:

		<b>Auditkosten</b>					
Größenklassen (Mitarbeiter)	Kostensätze in Euro	Stufe 1		Stufe 2		3. und Folgejahre	
		Zeit in Tagen	Kosten in Euro	Zeit in Tagen	Kosten in Euro	Zeit in Tagen	Kosten in Euro
1 – 5	1.000	1,5	1.500	1	1.000	0,5	500
5 – 10	1.000	1,5	1.500	1	1.000	0,5	500
10 – 50	1.000	2	2.000	1	1.000	1	1.000
50 – 100	1.000	2	2.000	1,5	1.500	1	1.000
100 – 250	1.000	2,5	2.500	1,5	1.500	1,5	1.500
250 – 500	1.000	3	3.000	2	2.000	1,5	1.500
500 – 1000	1.000	4	4.000	3	3.000	2	2.000
> 1000	1.000	5	5.000	3	3.000	2	2.000

*Tabelle 1: Zeitaufwand und Kosten für die Verifizierung eines Energiemanagementsystems (Energieaudit), pro Jahr*

## **7 Förderprogramm für Klimaschutz und Energieeffizienz (außerhalb von Gebäuden) (BMU / BMWi / BMVBS / BMELV)**

### Ziel:

Eckpunkt 7 des Meseberger Beschlusses umfasst Förderprogramme in den Bereichen Klimaschutz international, Energieeffizienz, erneuerbare Energien sowie weitere nationale Klimaschutzmaßnahmen. Ziel der Programme ist, vorhandene Potenziale für Klimaschutz und Energieeffizienz durch Beratung und ökonomische Anreize kostengünstig zu realisieren. Hierfür können in 2008 zusätzlich zu den bereits im Haushalt eingestellten Mitteln für bestehende Programme auch die Erlöse aus der Veräußerung von Emissionszertifikaten in Höhe von bis zu 400 Mio. € eingesetzt werden.

### Sachstand:

#### **Klimaschutz international (BMU)**

Gemäß der Ankündigung von Bundeskanzlerin Merkel im Rahmen der deutschen G8-Präsidentschaft wird ein Teil der Erlöse aus der Veräußerung von Emissionszertifikaten für Klimaschutzmaßnahmen in Schwellen- und Entwicklungsländern verwendet werden.

(Zu internationalen Klimaschutzmaßnahmen der Bundesregierung siehe auch den Bericht zu Eckpunkt 27)

#### **Energieeffizienz (BMWi)**

##### Energieeffizienz in kleinen und mittleren Unternehmen

Im gewerblichen Bereich sind Energieeffizienzpotenziale vor allem von kleinen und mittleren Unternehmen insbesondere auf Grund von Informationsdefiziten und finanziellen Restriktionen bislang nur zögerlich erschlossen worden. Vor diesem Hintergrund haben BMWi und KfW ein Förderprogramm „Sonderfonds Energieeffizienz in KMU“ entwickelt, das Anfang 2008 starten wird.

Es sollen Zuschüsse für die Durchführung unabhängiger und qualifizierter Energieeffizienzberatungen in Unternehmen gewährt werden. Zur Finanzierung von gewerblichen Energieeinsparinvestitionen, die zu wesentlichen Energieeinspareffekten führen im Vergleich zum Status quo (20%) bzw. zur gängigen Investitionsalternative (15%), sollen zinsgünstige Darlehen zur Verfügung gestellt werden. Antragsberechtigt werden private Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft (produzierendes Gewerbe, Handwerk, Handel und sonstige Dienstleistungsunternehmen), freiberuflich Tätige sowie Unternehmen sein, die im Rahmen einer Contracting-Vereinbarung Energiedienstleistungen für einen Dritten erbringen.

##### Ausweitung der Energieberatung von Haushalten

Privaten Haushalten fehlt es häufig an detaillierten Informationen über Energieeffizienz-Maßnahmen. Hier setzt die aus zwei Komponenten bestehende Verbraucherberatung an: die „Energieberatung der Verbraucherzentralen“ und die „Vor-Ort-Beratung in Wohngebäuden“.

Die Verbraucherzentralen bieten in rund 400 Beratungsstellen sowie im Rahmen einer gemeinsamen Internet-Plattform in ganz Deutschland Energieberatung für private Haushalte an. Diese Beratung wird auf hohem Niveau weiter gefördert werden.

Die „Vor-Ort-Beratung in Wohngebäuden“ ist eine vertiefte Individualberatung am Objekt (Gebäude/Heizung). Von anbieterunabhängigen Fachleuten wird im Gebäudebestand eine umfassende Gebäudeanalyse mit detaillierten Vorschlägen bzw. Maßnahmenpaketen zur energetischen Optimierung von Wärmeschutz und Heizungsanlagen einschließlich der Nutzung erneuerbarer Energien und der entsprechenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen in einem umfassenden Beratungsbericht dargestellt und dem Hausbesitzer erläutert. Ab 2008 soll das Programm durch eine Erhöhung des Beratungszuschusses sowie durch die Erweiterung der Fördertatbestände (z.B. Analyse des Stromverbrauchs, Erstellung von Thermografiegutachten) deutlich attraktiver gestaltet werden.

#### Förderung der Energieberatung im Bereich der Land- und Forstwirtschaft (BMELV)

Das BMELV hat den Ländern vorgeschlagen, im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) eine Fördermaßnahme zur einzelbetrieblichen Energieberatung in der Landwirtschaft (einschließlich Gartenbau) durchzuführen und einen entsprechenden Förderungsgrundsatz in der GAK zu verankern. Der Vorschlag ist auf grundsätzliche Zustimmung der Länder gestoßen; er wird derzeit fachlich umgesetzt. Danach wird die Förderung der einzelbetrieblichen Energieberatung bereits im Jahr 2008 von landwirtschaftlichen Unternehmen in Anspruch genommen werden können.

#### Umsetzung der EU-Richtlinie über Energieeffizienz und Energiedienstleistungen (für Maßnahmen im Gebäude- und Verkehrsbereich auch BMVBS)

Gemäß der Richtlinie über Endenergieeffizienz und Energiedienstleistungen (EDL-RL) haben die EU-Mitgliedstaaten das indikative Ziel anzustreben, innerhalb von 9 Jahren 9% Energie durch besondere Maßnahmen einzusparen. Dazu sind zusätzliche Maßnahmen umzusetzen, die im nationalen Aktionsplan Energieeffizienz zusammengefasst werden. Gemäß Richtlinie müssen die Maßnahmen durch eine oder mehrere unabhängige Stelle(n) überprüft und evaluiert werden.

#### Contracting: Beratungsinitiativen, Standardisierung von Contracting-Verträgen: Deckung von Finanzierungsrisiken im Bereich Energieeinspar- bzw. Anlagen-Contracting

Contracting-Vorhaben im Gewerbe- und Industriebereich sind mit hohen Ausfallrisiken behaftet und werden daher häufig nicht durchgeführt. Hierzu wird geprüft über welche Wege die Deckung von Ausfallrisiken verbessert werden kann.

#### Markteinführungsprogramme für neue, hocheffiziente und klimafreundliche Technologien im Geräte- und Verkehrsbereich (auch BMVBS, BMU, BMELV)

Neu entwickelte Technologien sind häufig zunächst sehr teuer. Daher kann ein Markteinführungsprogramm sinnvoll sein, um zu erreichen, dass Hersteller in die Massenproduktion eintreten. Denkbar ist z.B. die Förderung von klimafreundlichen Kälteanlagen mit natürlichen Kältemitteln (vgl. IEKP-Eckpunkt 23), die Förderung effizienter Antriebstechnologien oder die Förderung von Höchsteffizienz-Geräten. Bei der Konzeption derartiger Programme ist eine Vielzahl von Aspekten zu beachten (u.a. Erfolgskontrolle, Vermeidung von Mitnahmeeffekten, Verwaltungsaufwand). Mögliche Programme des BMU, des BMWi oder des BMVBS werden derzeit geprüft.

Das BMVBS prüft insbesondere die Entwicklung eines „Förderprogramms für effiziente Antriebstechnologien“. Neue, effiziente Antriebstechnologien sind im Anschaffungspreis noch vielfach teurer als vergleichbare, lediglich mit Dieselmotor ausgestattete Fahrzeuge. Diese Antriebstechnologien sollen daher unterstützt werden. Dabei sollen ein Reduktionsziel beim Kraftstoffverbrauch (z.B. minus 20 %) sowie ein hoher Emissionsstandard für Luftschadstoffe vorgegeben werden.

Das BMELV bereitet ein Bundesprogramm „Energieeffizienz Landwirtschaft und Gartenbau“ vor, dessen Ziel ist, den Verbrauch an fossilen Heizstoffen und damit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß nachhaltig zu senken.

#### Ausbau der Initiative Energieeffizienz (dena) – Informationskampagne

Die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) führt seit 2002 die bundesweiten Kampagnen „Effiziente Stromnutzung“ (Initiative EnergieEffizienz) und „Zukunft Haus“ (Energieeffizienz im Gebäudebereich) durch. Ziel ist die Vernetzung der Akteure bzw. die Schaffung von Aktionsplattformen für Projekte zur effizienten Stromnutzung in allen Verbrauchssektoren und zum energieeffizienten Bauen. Mit zielgruppenspezifischen Kampagnen und Projekten werden Endverbraucher in privaten Haushalten, in Industrie und Gewerbe sowie im Dienstleistungssektor über die Möglichkeiten des effizienten Stromeinsatzes informiert und zum energieeffizienten Handeln und Bauen motiviert. Es ist beabsichtigt, die verschiedenen Informationsangebote und Informationskampagnen der dena weiter zu entwickeln.

#### Exportinitiative Energieeffizienz

Die Bemühungen anderer Industrieländer wie auch der Schwellen- und Entwicklungsländer um mehr Energieeffizienz eröffnen erhebliche Marktpotenziale für deutsche Unternehmen. Genau hier setzt die Exportinitiative Energieeffizienz an.

Die Exportinitiative besteht aus vielen Einzelmodulen. In Abstimmung mit dem Steuerungskreis der Exportinitiative Energieeffizienz können neben dem BMWi auch andere Teilnehmer, auch andere Ressorts, weitere Module unter der Dachmarke der Bundesregierung einstellen.

In Ländern, in denen bereits ein Markt für Energieeffizienztechnologien existiert, werden seit diesem Herbst vom BMWi die klassischen Instrumente einer Exportinitiative eingesetzt: Unterstützung bei Messeauftritten, AHK-Geschäftsreiseprogramm, Informationsveranstaltungen und Einkäuferreisen sowie zukünftig auch „Leuchtturmprojekte“.

In anderen Ländern muss der Markt für Energieeffizienztechnologien strategisch aufgebaut werden. Hierzu sollen – abhängig von den jeweiligen landesspezifischen Erfordernissen – gezielte Maßnahmen mit Blick auf politische, administrative und privatwirtschaftliche Entscheidungsträger und Multiplikatoren sowie im Bereich beruflicher Qualifikation durchgeführt werden. Ziel ist die Verbesserung der Rahmenbedingungen.

(Für eine ausführliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmen siehe Bericht zu Eckpunkt 27).

## **CCS (BMWi/BMU/BMBF)**

(Zu Maßnahmen im Bereich CCS siehe Bericht zu Eckpunkt 3)

### **Erneuerbare Energien und weitere nationale Klimaschutzmaßnahmen (BMU)**

#### Verstärkung des Marktanreizprogramms für erneuerbare Energien

Das Marktanreizprogramm für erneuerbare Energien fördert Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmebereich. Ab dem Jahr 2008 wird die Förderung von Technologien der erneuerbaren Energien mit anspruchsvollen technischen Standards im Interesse der kontinuierlichen Marktentwicklung fortgeführt. Darüber hinaus sind die Fördertatbestände bereits verstärkt auf innovative, hocheffiziente und Kombinationstatbestände ausgerichtet worden. Neue Fördertatbestände betreffen z.B. die Förderung von Bohrkosten bei der Tiefengeothermie, die Förderung von Nahwärmenetzen (zusätzlich zum Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz, sofern sie mit Mindestanteilen aus Erneuerbaren gespeist werden), die Förderung hocheffizienter Wärmepumpen mit Erneuerbaren-Anteil und die Förderung von Biogasaufbereitungsanlagen. Bei Inkrafttreten von Nutzungspflichten des EEWärmeG ab 2009 wird die Förderung entsprechend angepasst.

Das BMU beabsichtigt zusätzliche Fördermaßnahmen für Mikro-KWK-Anlagen sowie flankierende Maßnahmen zum EEG zur Verbesserung der Netzsicherheit.

Das BMELV beabsichtigt, im Rahmen des Förderungsgrundsatzes „Integrierte Ländliche Entwicklung“ der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) als neuen Fördergegenstand den Bau von Wärmeleitungen/Wärmenetzen aufzunehmen. Mit diesem investiven Förderangebot kann die Nutzung erneuerbarer Energien in eine Dorfentwicklungsplanung oder eine integrierte Entwicklungsplanung mehrerer Gemeinden eingebunden werden. Dabei wird sichergestellt, dass es zu keiner Doppelförderung mit Mitteln aus dem Marktanreizprogramm für erneuerbare Energien im Wärmemarkt kommt.

#### Klimaschutzkampagne

Derzeit existieren viele verschiedene Klimaschutzkampagnen in der Wirtschaft, von Verbänden und durch das Bundesumweltministerium. Diese sollen gebündelt werden, um eine gemeinsame bundesweite starke Initiative zu starten, die aktiv zur Beteiligung an dem Ziel einer Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 wirbt. Unternehmen, Privatpersonen, Vereine etc. können individuell Beiträge zum Klimaschutz erbringen, erhalten hierfür von den beteiligten Akteuren alle notwendigen Informationen und regelmäßiges Feedback über ihre Fortschritte. Diese Klimaschutzinitiative wird gemeinsam mit Ländern und Kommunen auch lokal durchgeführt. Damit wird auch der Auftrag der Koalitionsvereinbarung, eine gemeinsame Klimaschutz-Partnerschaft mit der deutschen Wirtschaft zu etablieren, realisiert.

#### Weitere nationale Klimaschutzprojekte

Durch neue Herstellungsverfahren können in vielen Branchen zusätzliche Potenziale zur Minderung von Treibhausgasen erschlossen werden. Die Einführung solcher Herstellungsverfahren kann durch die Förderung von Pilotprojekten beschleunigt werden. Das Bundesumweltministerium fördert bereits seit Jahren gezielt innovative Pilotprojekte zur Verminderung von Umweltbelastungen, darunter auch Projekte, die auf den Energieverbrauch abzielen bzw. im Bereich der erneuerbaren Energien liegen. Im Rahmen der Klimaschutzinitiative sind zusätzliche Mittel für entsprechende

Projekte vorgesehen, u.a. in den Bereichen Chemieindustrie, Eisen- und Stahlindustrie, Bioraffinerien, Offshore-Windenergie.

*Zeitplan für weitere Maßnahmen:*

Zum Umsetzungsstand der einzelnen Förderprogramme siehe die Ausführungen zu den jeweiligen Programmen. Sofern etablierte Förderprogramme ausgebaut werden sollen, werden die notwendigen Vorbereitungen (z.B. Überarbeitung der Förderrichtlinien) voraussichtlich bereits zu Beginn des Jahres 2008 abgeschlossen sein. Die Konzeptionierung möglicher neuer Förderprogramme wird im Laufe des Jahres 2008 erfolgen.

Auch in den Haushaltsjahren 2009 ff. wird der Ausbau einer effizienten Energie- und Klimapolitik im Einklang stehen müssen mit den Konsolidierungszielen der Bundesregierung, ihrer verabschiedeten Finanzplanung bis 2011 und der notwendigen weiteren Rückführung der Neuverschuldung des Bundes. Zusätzliche Ausgaben für die o.g. Maßnahmen können daher nur aus möglichen Einnahmen aus dem Verkauf von Emissionszertifikaten und aus noch zu verhandelnden Anteilen eventueller Steuer-mehreinnahmen oder Umschichtungen im Bundeshaushalt finanziert werden.

## **8 Energieeffiziente Produkte (BMWi, für freiwillige Kennzeichnung mit Umweltzeichen: BMU)**

### Ziele:

Breitflächige Markteinführung von energieeffizienten Produkten im Markt über Standards und eine übersichtliche und verbraucherfreundliche Kennzeichnung aller stromverbrauchenden Geräte, damit das EU-Energieeffizienzziel (+20% Effizienzsteigerung gegenüber dem Trend) erreicht wird.

### Sachstand

#### **1. Europäische Öko-Design-Richtlinie**

Die Öko-Design-Richtlinie 2005/32/EG stellt eine Rahmenrichtlinie dar. Es besteht damit ein Rechtsrahmen für die Festlegung von Mindesteffizienzstandards, der in besonderem Maße geeignet ist, den Marktanteil energieeffizienter Produkte zu steigern. Derartige Mindesteffizienzstandards werden allerdings nicht durch die Richtlinie, sondern erst durch die auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsmaßnahmen etabliert. Die Höhe der Effizienz-Anforderungen ist auf Grundlage einer technischen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Analyse festzulegen.

Die Kommission bereitet gegenwärtig für eine Vielzahl von Anwendungen Durchführungsmaßnahmen vor, die insbesondere Energiemindesteffizienzstandards enthalten sollen. Anhörungen der interessierten Kreise (sog. consultation forum) sind zu den Themen „Straßenbeleuchtung“ und „stand by“ bereits durchgeführt worden. Im Dezember sollen eine Anhörung zu „Bürobeleuchtung“ sowie im 1. Quartal 2008 Foren zu „externen Netzteilen“, „einfachen Set-Top-Boxen“ und „Fernsehern“ erfolgen. Als nächster Schritt sind in diesen genannten Fällen die Rechtsetzungsvorschläge der Kommission zu erwarten.

Die EU-Kommission strebt an, die ersten von rd. 20 durch Vorstudien vorbereiteten Durchführungsmaßnahmen bis Ende 2008 zu verabschieden; weitere Produktgruppen für künftige Durchführungsmaßnahmen wird das noch vorzulegende Arbeitsprogramm festlegen (zu den Durchführungsmaßnahmen vgl. im Einzelnen: [http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/eco\\_design\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/eco_design_en.htm)). In der ganz überwiegenden Zahl dieser Fälle werden Regelungen zur Energiemindesteffizienz zu erwarten sein.

Die bisher von der Europäischen Kommission vorgelegten Vorstudien und Entwürfe für Durchführungsmaßnahmen können nach Auffassung der Bundesregierung noch ambitionierter sein. Eine Orientierung an den leistungsfähigsten, effizientesten Produkten und Technologien ist für die Erreichung der deutschen und europäischen Klimaziele erforderlich. Ergänzende Maßnahmen auf nationaler Ebene, die diese Defizite ausgleichen könnten, kommen aufgrund des europäischen Binnenmarktrechts nicht in Betracht. Damit ist die Durchsetzung anspruchsvoller Ziele auf EU-Ebene von essentieller Bedeutung für die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele.

Im Rahmen Ihrer Mitwirkung an den Durchführungsmaßnahmen wird sich die Bundesregierung für einen EU-Top-Runner Ansatz mit folgenden Merkmalen einsetzen:

- Hohe Anforderungsniveaus, bei denen die – auch auf internationaler Ebene - leistungsfähigsten auf dem Markt anzutreffenden Produkte und Technologien als Referenz dienen und die Höhe der Anforderungen auf der Grundlage einer technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Analyse festgelegt wird,
- Dynamisierung durch regelmäßige Überprüfung der Anforderungen nach einem produktspezifischen Zeitplan,
- Technologieneutrale Ausgestaltung der Anforderungen,
- Kopplung der Durchführungsmaßnahmen mit der Energieverbrauchskennzeichnung

Möglichkeiten zur Straffung und Beschleunigung der Verfahren werden von hier aus unterstützt.

Zur Kennzeichnung der Einhaltung der Anforderungen der Durchführungsmaßnahmen dient das CE-Konformitätskennzeichen. Die Überwachungs- und Sanktionsmöglichkeiten bei Verstoß sind detailliert in der Umsetzung der Ökodesign-Richtlinie in deutsches Recht durch das Energiebetriebene-Produkte-Gesetz (Stand: Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages v. 15.11.2007) geregelt. Der Vollzug obliegt den Bundesländern. Von zentraler Bedeutung sind Wirksamkeit und Funktionstüchtigkeit der Marktüberwachung durch die Länder. Deshalb ist eine effektive Marktüberwachung und ihre Finanzierung sowie eine gute Zusammenarbeit aller betroffenen Behörden anzustreben.

## **2. Energieverbrauchskennzeichnung**

### **a. Hintergrund**

Die Energieverbrauchskennzeichnung wurde seit 1992 auf europäischer Ebene sukzessive aufgebaut und erfasst mittlerweile folgende elektrische Haushaltsgeräte: Kühl- und –gefriergeräte, Waschmaschinen, Wäschetrockner, Waschtrockenautomaten, Geschirrspüler, Haushaltslampen, Raumklimageräte und Backöfen.

Kernelement des Kennzeichnungssystems ist die Darstellung der Energieeffizienz des Gerätes anhand einer leicht verständlichen 7-teiligen Effizienzskala von sehr effizient (Klasse A) bis sehr wenig effizient (Klasse G).

Die Effizienzverbesserungen bei Haushaltsgeräten innerhalb der vergangenen 10 Jahre sind bedeutsam. So konnte beispielsweise innerhalb der EU der Energieverbrauch von Kühl- und Gefriergeräten im Zeitraum um 40 %, bei Waschmaschinen um 34 %, reduziert werden. Das System der Verbrauchskennzeichnung hat hieran einen erheblichen Anteil. Deshalb macht es Sinn, dieses System fortzuentwickeln und auf neue Produktgruppen auszuweiten.

Zugleich ist aber auch bei vielen Gerätearten festzustellen, dass die Anreizfunktion des Systems gegenwärtig erlahmt ist, weil die Anforderungen der obersten Effizienzklassen mittlerweile von der Mehrheit der Marktangebote erfüllt werden. Damit bestehen für besonders effiziente Geräte keine hinreichenden Differenzierungsmöglichkeiten mehr.



## b. Maßnahmen

Der Bundeswirtschaftsminister hat in einem Brief an den für Energiefragen zuständigen Kommissar Andris Piebalgs die kurzfristige Aktualisierung und Ausweitung des gegenwärtigen Kennzeichnungssystems eingefordert. Er hat dabei betont, dass dies erforderlich sei, um weitere Marktanreize für den Absatz effizienter Produkte zu setzen. Die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der Bundesregierung wurde ferner hervorgehoben. Sie ist erforderlich, um möglichst hohe Synergieeffekte aus dem Zusammenwirken von europäischen und nationalen Instrumenten zu ziehen. In diesem Zusammenhang hat er Kommissar Piebalgs um Auskunft über die zeitlichen und inhaltlichen Vorstellungen der Kommission zur Fortentwicklung der Energieverbrauchskennzeichnung gebeten. Diese Informationen sind notwendig, um den nationalen Handlungsrahmen im Bereich der Geräteeffizienz genau bestimmen zu können. Eine Antwort der Europäischen Kommission steht noch aus.

Darüber hinaus hält es die Bundesregierung für erforderlich, dass der Verbraucher auch eine eindeutige Information zu den Stromkosten seines Geräts bekommt, um seine Kaufentscheidung daran auszurichten. Daher ist ein Ausweis der Energiekosten pro Jahr vorzusehen. Zudem ist eine Dynamisierung durch regelmäßige Überprüfung der Effizienzklassen nach einem festgelegten Zeitplan vorzusehen, um eine Anpassung an den technischen Fortschritt sicherzustellen.

### **3. Freiwillige Vereinbarungen und nationale Kennzeichnungssysteme**

Die Ressorts sind in Gesprächen mit den betroffenen Industrieverbänden über Möglichkeiten und Grenzen zukünftiger Kennzeichnungssysteme. Konkrete Vorschläge für zusätzliche freiwillige Systeme sollten den zukünftigen europäischen Regelungsrahmen, insbesondere im Bereich der Kennzeichnung, berücksichtigen. Im bereits bestehenden Zeichensystem des Blauen Engel werden allerdings bereits jetzt Möglichkeiten zur verstärkten Orientierung an Klimaschutzziele geprüft.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen

Öko-Design-Richtlinie:

Kontinuierliche Begleitung der Arbeiten an den Durchführungsmaßnahmen. Der Zeitplan wird von der Kommission gesetzt.

Energieverbrauchskennzeichnung:

Weitere Schritte abhängig von den zeitlichen und inhaltlichen Planungen der Kommission.

Freiwillige Vereinbarungen und nationale Kennzeichnungssysteme:

1. Quartal 2008: Gespräche mit Verbänden, anschließend Auswertung unter Berücksichtigung der zeitlichen und inhaltlichen Vorstellungen der Kommission im Bereich der Kennzeichnung.

## **9 Einspeiseregulierung für Biogas in Erdgasnetze (BMWi)**

### Ziel:

Bis zum Jahr 2030 kann in Deutschland ein Biogaspotenzial erschlossen werden, das 10% des derzeitigen Erdgasverbrauchs entspricht. Bis zum Jahr 2020 sollen bereits 6 % erreicht werden. Um die vorhandenen Potenziale wirtschaftlich zu erschließen, bedarf es der Konkretisierung und Ergänzung des vorhandenen Rechtsrahmens.

Ziel ist eine Erleichterung der Biogaseinspeisung in das Erdgasnetz, um die Importabhängigkeit bei Erdgas zu verringern und Impulse für eine klimaschonende Energieerzeugung zu geben. Dezentral erzeugtes Biogas soll verstärkt effizient und zielgerichtet in der Kraft- Wärme-Kopplung und als Kraftstoff eingesetzt werden.

### Sachstand:

Mit der Verordnung zur Änderung der Gasnetzzugangsverordnung, der Gasnetzentgeltverordnung und der Verordnung zur Anreizregulierung wird die Einspeisung von Biogas aus inländisch erzeugter Biomasse in das Erdgasnetz erleichtert und dadurch den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung Rechnung getragen sowie ein Beitrag zur Stärkung der Versorgungssicherheit geleistet.

Die Verordnung konkretisiert die Anschlusspflicht für Biogasanlagen an das Erdgasnetz und fasst darüber hinaus bestehende Vorrangregelungen für die Einspeisung von Biogas zusammen und erweitert diese. Für die Biogaseinspeisung werden deutliche Kostenentlastungen in den Bereichen Anschlusskosten, Gasqualität und erweiterter Bilanzausgleich vorgenommen.

Die den Netzbetreibern entstehenden Kosten können auf das gesamte Netz in einem Marktgebiet umgelegt werden und sind als nicht beeinflussbare Kostenpositionen im Rahmen der Anreizregulierung ausgestattet.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Der vom Kabinett beschlossene Entwurf wird dem Bundesrat zur Beratung zugeleitet.

## 10 Energieeinsparverordnung 2009 (BMVBS / BMWi)

### Ziel:

Die energetischen Anforderungen an Gebäude werden in Stufen dem Stand der Technik und der Energiepreisentwicklung angepasst. Ab dem Jahr 2020 soll die Wärmeversorgung von Neubauten möglichst weitgehend unabhängig von fossilen Energieträgern sein. Hierfür werden die energetischen Anforderungen 2009 um durchschnittlich 30% verschärft und in einem weiteren Schritt (angestrebt 2012) nochmals bis zur gleichen Größenordnung angehoben.

### Sachstand:

In Meseberg hat das Bundeskabinett die Novellierung der Energieeinsparverordnung (EnEV) im Rahmen der wirtschaftlichen Vertretbarkeit beschlossen.

Der Neubau von Gebäuden sowie deren grundlegende energetische Sanierung brauchen von den ersten planerischen Überlegungen bis zum Baubeginn einen mehrmonatigen Vorlauf. Um allen Beteiligten die dazu erforderliche Planungs- und Investitionssicherheit zu geben, hat das Bundeskabinett zur neuen EnEV ein zweistufiges Verfahren gewählt.

a) Erste Stufe: In einem ersten Schritt hat das Kabinett am 5. Dezember 2008 den Entwurf der Verordnung mit folgenden Kernelementen gebilligt:

- Die neue EnEV tritt zum 1. Januar 2009 in Kraft.
- Die primärenergetischen Anforderungen an Gebäude werden um durchschnittlich 30 % verschärft.
- Nachtstromspeicherheizungen sind stufenweise (1. Tranche bis 2020) außer Betrieb zu nehmen; der Austausch wird im CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm nach Maßgabe der durch den Haushalt zur Verfügung gestellten Mittel gefördert.

Der Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden enthält hierzu die wichtigsten Punkte und Leitlinien für die künftige EnEV-Novelle 2009. Unter Hinweis auf die noch nicht erfolgte Abstimmung innerhalb der Bundesregierung und die noch nicht durchgeführte Rechtsförmlichkeitsprüfung wurde dieser Entwurf am 9. November 2007 Ländern und Verbänden mit der Möglichkeit einer Äußerung übermittelt, um allen am Baugeschehen Beteiligten schon frühzeitig Klarheit über die Absichten der Bundesregierung zur Umsetzung der Meseberg-Beschlüsse in diesem Bereich zu vermitteln. Länder und Verbände werden erneut im Rahmen des EnEV-Novellierungsverfahrens umfassend beteiligt.

b) Zweite Stufe: Erforderlich ist ferner die Anpassung des Rechenwerks der EnEV und Einarbeitung der weiteren Vorgaben von Meseberg zur Änderung der EnEV bis Frühjahr 2008. Das Rechenverfahren der geltenden EnEV, das im Kern aus DIN-Vorschriften und Anlagen zur Verordnung besteht, muss überarbeitet werden. Aufgrund des geltenden Rechenverfahrens können besonders energieeffiziente Wohngebäude bei der Ermittlung des Bedarfs für den Energieausweis benachteiligt werden. So geht das Rechenwerk zur Zeit z. B. von 185 Tagen Heizperiode aus, was bei Niedrigstenergiehäusern deutlich zu lang ist. Folge daraus ist eine ungünstige Be-

wertung der Anlagentechnik. Mit überarbeiteten Berechnungsmethoden und Präzisierungen soll die EnEV dem Bundeskabinett bis zum Mai 2008 zur Entscheidung vorgelegt und anschließend dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet werden. Dabei werden auch die weiteren Elemente des Beschlusses von Meseberg zur Änderung der EnEV in die Verordnung integriert.

*Zeitplan für weitere Maßnahmen:*

Kabinettsbeschluss zur Energieeinsparverordnung im Mai 2008, anschließend Beteiligung des Bundesrates zur Herbeiführung der Zustimmung zu der Verordnung.

## **11 Betriebskosten bei Mietwohnungen (BMVBS/BMWi)**

### Ziele:

Beschleunigte energetische Sanierung und Ausschöpfung weiterer Energieeinsparungspotenziale bei vermieteten Mehrfamilienhäusern.

### **11.1 Novellierung der Heizkostenverordnung**

#### Sachstand:

Zur Ausschöpfung weiterer Potenziale zur Energieeinsparung wird die Heizkostenverordnung, die die verbrauchsabhängige Erfassung und Verteilung von Heiz- und Warmwasserkosten regelt, geändert. Es ist vorgesehen, Gebäude die den sog. Passivhausstandard erreichen, von der Verpflichtung zur Erfassung und zur verbrauchsabhängigen Abrechnung der Heizkosten auszunehmen, um einen Anreiz zur Nachrüstung oder zum Bau von Gebäuden mit diesem Standard zu setzen. Ferner soll durch Änderung des Schlüssels zwischen verbrauchsabhängigen und verbrauchsunabhängigen Kosten (jetzt im Regelfall 50 : 50) der Einfluss des Nutzerverhaltens auf die Verteilung der Kosten gestärkt und damit ein weiterer Anreiz zur Energieeinsparung geschaffen werden. Hierzu ist eine Untersuchung in Auftrag gegeben worden, deren Ergebnisse Anfang nächsten Jahres vorliegen werden.

Noch nicht abgeschlossen ist die Prüfung, ob bei einem gravierenden Verstoß gegen eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Einhaltung bzw. Nachrüstung energetischer Standards ein prozentuales Kürzungsrecht in der Heizkostenverordnung geschaffen werden kann. Hiermit soll dem Mieter das Recht auf eine Kürzung der Heizkosten eingeräumt werden, die der Höhe nach in einem angemessenen Verhältnis zu dem ihm durch die Unterlassung entstandenen finanziellen Nachteil (höhere Energiekosten) steht. Neben der Frage, ob die Ermächtigungsgrundlage aus dem geltenden Energieeinsparungsgesetz für ein solches Kürzungsrecht herangezogen werden kann, ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen und für welche Art von ordnungsrechtlichen Anforderungen ein solches Kürzungsrecht praktikabel und sinnvoll ist. Soweit es um die Einhaltung bestehender Anforderungen aus der Energieeinsparverordnung geht, ist es dem Mieter in der Regel nicht möglich, die Voraussetzungen selbst zu beurteilen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob dem Mieter ein entsprechendes Auskunftsrecht zusteht, um nicht auf kostenpflichtige Beratung durch Fachleute angewiesen zu sein. Im Weiteren wird auch zu prüfen sein, ob es rechtliche Nachrüstverpflichtungen gibt, deren Einhaltung vom Mieter eigenverantwortlich ohne Einschaltung Dritter beurteilt werden kann.

#### Weitere Maßnahmen:

Dez. 2007: Weitere Prüfungen zum Kürzungsrecht

Jan. 2008: Auswertung der Untersuchung durch Arbeitsgruppe aus Vertretern BMVBS, BMWi und BMU

Mai 2008: Kabinetttvorlage

## **11.2 Contracting**

### Sachstand:

Beim Contracting übernimmt an Stelle des vermietenden Eigentümers ein Wärmelieferant die Versorgung der Wohnungen mit Wärme und Warmwasser. Es wird geltend gemacht, dass bei einer Auslagerung dieser Vermieterpflicht der Verbrauch von Energie für die Beheizung der Wohnungen und die Versorgung mit Warmwasser gesenkt werden kann. Ein Hemmnis für die Umstellung auf Contracting wird darin gesehen, dass nach der Rechtsprechung der Vermieter nicht in jedem Fall die ihm vom Contracting-Unternehmen in Rechnung gestellten Wärmelieferungskosten auf den Mieter umlegen kann, wenn dieser der Umstellung auf Contracting nicht zugestimmt hat.

Zur Überwindung dieses Hemmnisses ist zu prüfen, ob freiwillige Vereinbarungen zwischen Vermieter – und Mieterseite in Betracht kommen und Rechtsänderungen erforderlich sind. Die Bundesregierung begrüßt die Gespräche, die der Bundesverband der Deutschen Wohnungswirtschaft und der Deutsche Mieterbund führen und deren Fortsetzung sie anlässlich eines Fachgesprächs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 08.11.2007 erklärt haben.

### Weitere Maßnahmen:

Unabhängig davon hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem von unabhängiger Stelle die Chancen und Risiken von Contracting geklärt werden sollen (Umfang des Beitrags zur Energieeinsparung und CO<sub>2</sub>-Minderung, Größe des Anteils des Wohnungsbestandes, der für Contracting in Betracht kommt, Höhe der mobilisierbaren Energieeinsparpotenziale). Erste Ergebnisse werden im 1. Quartal 2008 erwartet. Die Auswertung wird parallel erfolgen.

## 12 CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm (BMVBS)

### Ziele:

Das bestehende CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm soll weiterentwickelt werden. Zudem soll das Energieeinsparpotenzial, das in städtischen Strukturen und sozialer Infrastruktur vorhanden ist, stärker ausgeschöpft werden.

### Sachstand:

Rund 40 Prozent der Endenergie in Deutschland wird für Heizwärme, d.h. für Raumwärme und Warmwasserbereitung in Gebäuden, verbraucht. Der überwiegende Teil davon wird in Wohngebäuden verwendet. Drei Viertel der Wohngebäude wurden vor 1979 und damit vor In-Kraft-Treten der ersten Wärmeschutzverordnung - dem Vorgänger der heutigen Energieeinsparverordnung (EnEV) - errichtet.

Neben der Energieeinsparverordnung gehört das CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm zu den zentralen Elementen der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung im Gebäudereich. Das CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm startete im Jahre 2001 als Bestandteil des Nationalen Klimaschutzprogramms der Bundesregierung von 2000. Im Zeitraum bis Ende 2005 wurde die energetische Sanierung von rd. 304.000 Wohneinheiten gefördert.

Auf der Grundlage der Beschlüsse der Bundesregierung zum Pakt für Wachstum, Beschäftigung und Innovation von Genshagen wurde das über die KfW-Förderbank abgewickelte Programm im Februar 2006 für den Zeitraum 2006 bis 2009 auf insgesamt 4 Mrd. Euro aufgestockt und mit sehr attraktiven Konditionen neu aufgelegt und um weitere Elemente ergänzt.

Mit Haushaltsmitteln werden nunmehr die unter „Energieeffizientes Bauen und Sanieren“ zusammengefassten KfW-Programme - *CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm* (für umfassende Sanierungen), *Wohnraum Modernisieren* (u.a. Förderung einzelner energetischer Maßnahmen), *Ökologisch Bauen* (Förderung von Neubaumaßnahmen - Energiesparhäuser und Passivhäuser) finanziert. Ab 1. Januar 2007 traten die *Zuschusskomponente* im CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm und die Programme *Kommunalkredit* und *Sozial Investieren* für energetische Sanierungsmaßnahmen an Einrichtungen in den Kommunen hinzu.

Von 2006 bis November 2007 wurden mit diesen Fördermitteln u.a. weitere 400.000 Wohnungen energetisch saniert und zusätzlich rd. 100.000 Wohnungen in besonders energiesparender Bauweise errichtet.

Im Rahmen der neuen Komponente der Zuschussfinanzierung umfassender energetischer Sanierungen wurden seit Januar bis Ende Oktober 2007 rd. **2.500 Zuschusszusagen** überwiegend für selbst nutzende Wohnungseigentümer erteilt. Mit den Mitteln werden rund 4.700 Wohneinheiten insbesondere in Ein- und Zweifamilienhäusern saniert.

Besonders hervorzuheben ist, dass Umfang und Qualität der geförderten Sanierungsmaßnahmen stetig steigen. So erreichen oder übertreffen bereits die Hälfte der 2006/07 sanierten Altbau-Wohnungen das energetische Niveau eines Neubaus nach der Energieeinsparverordnung.

Die Kredite des CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramms werden von Wohnungsgesellschaften und Genossenschaften überdurchschnittlich im Vergleich zu deren Anteil am Wohnungsbestand in Anspruch genommen. Bei den weiteren Programmen aus dem Bereich energieeffizientes Bauen und Sanieren geht demgegenüber der deutlich überwiegende Anteil der Fördermittel an private Antragsteller.

Die regionale Verteilung der sanierten Wohnungen entspricht im Wesentlichen dem Anteil der Bundesländer am gesamtdeutschen Wohnungsbestand. Die großen Flächenländer haben naturgemäß den größten Anteil am Sanierungsgeschehen.

#### Kosten-Nutzen-Betrachtung des Programms (wissenschaftliche Evaluation)

Das Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die KfW Förderbank haben die Fördereffekte der o.g. Programme für 2005/06 im Rahmen zweier Studien durch ein Wissenschaftskonsortium unter Leitung des Bremer Energie Instituts (BEI) sowie durch das Fraunhofer-Institut für Bauphysik evaluieren lassen. Das CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm liefert danach einen substantziellen Beitrag zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Gebäudebereich in Deutschland. Die nach übereinstimmender Auffassung aller Experten erheblichen Minderungspotenziale in diesem Bereich sollen in den nächsten Jahren weiter systematisch erschlossen werden.

Die **Heizkosteneinsparungen** bei den Verbrauchern addieren sich bis zum Jahre 2020 auf rd. **40 Mrd. Euro**. Damit konnte in den sanierten Gebäuden der Anstieg der warmen Wohnnebenkosten kompensiert werden. Die geringeren Heizkosten verleihen zudem den Verbrauchern langfristig **Sicherheit gegenüber** den zu erwartenden weiteren **Energiepreissteigerungen**.

Mit den geförderten Investitionen konnten im Jahr 2006 rd. **220.000 Arbeitsplätze** insbesondere in der mittelständischen Bauwirtschaft und im Handwerk in Deutschland gesichert bzw. z.T. neu geschaffen werden.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

1. Zur Umsetzung der zusätzlichen Aufgaben gemäß Kabinettsbeschluss sowie zur weiteren Steigerung der Effizienz der geförderten Maßnahmen ist für das Frühjahr 2008 eine umfassende **Umstrukturierung der KfW-Programme** im Wohngebäudebereich vorgesehen. Als vorgezogene Maßnahme wird die KfW im Rahmen der Qualitätssicherungsoffensive ab Mitte Dezember 2007 einen Zuschuss für Privateigentümer anbieten, die Sachverständige für die Planung und die Baubegleitung von umfassenden Sanierungen einbeziehen.
2. Für den schrittweisen Ersatz von **Nachtstromspeicherheizungen**, die den überwiegenden Anteil an rd. 1,4 Mio. elektrisch beheizten Wohnungen stellen, soll eine Förderung erfolgen. Neben der Einrichtung eines eigenen Fördertatbestandes im CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm (Zuschuss) insbesondere für Einzeleigentümer werden in Zusammenarbeit mit den wohnungswirtschaftlichen Verbänden bundesweit Siedlungen identifiziert, die überwiegend mit solchen Heizungen ausgestattet sind. Dort soll gemeinsam mit den Eigentümern und unter Einbeziehung der Energieversorger und der Länder nach Lösungen gesucht werden, die den Heizungsaustausch mit umfassenden ener-



getischen Sanierungen verbinden. Ziel ist dabei eine Umstellung auf Nah- oder Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung.

3. Der bundesweite **Breiten-Wettbewerb „Energiesparhaus in der Stadt“** befindet sich in Vorbereitung. Der Wettbewerb setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen (Datenbank für Beispielgebäude, Plakette für energiesparende Gebäude, architektonisch-städtebaulicher Wettbewerb, Qualitätssicherung). Der Start des Wettbewerbs erfolgt zu Beginn des Jahres 2008.
4. Der Programmbaustein „energetische **Optimierung vorhandener Stadtstrukturen**“ wird im Zusammenhang mit den unter 1. genannten Maßnahmen aufgebaut. Dies erfolgt in Abstimmung mit der Förderinitiative des BMWi und dem vom BMBF geplanten Wettbewerb zum Thema „Energieeffiziente Stadt“.
5. Die Maßnahmendurchführung und -finanzierung erfolgt auf der Grundlage des Beschlusses über die **Verstetigung der Programmmittel** bis 2011 auf bisherigem Niveau.
6. Die KfW wird zum 1. Januar 2008 das Monitoring derart verbessern, dass künftig detailliertere Aussagen zur CO<sub>2</sub>-Vermeidungseffizienz des Programms, zur Struktur der geförderten Maßnahmen und zur Fördereffizienz ermöglicht werden.

## **13 Energetische Modernisierung der sozialen Infrastruktur (BMVBS)**

### Ziel:

Primärenergieeinsparung von bis zu 50% je saniertes Gebäude der sozialen Infrastruktur. Damit wird auch ein Beitrag zur Stärkung von Konjunktur und Beschäftigung vor Ort geleistet.

### Sachstand:

Der Gebäudebestand in Deutschland (Wohngebäude, Gewerbebauten, Bauten mit öffentlicher Zweckbestimmung) beansprucht rund 40% des gesamten Energieverbrauchs. Durch Maßnahmen der energetischen Modernisierung lassen sich an diesen Gebäuden etwa 20 % des Verbrauchs einsparen, bei einzelnen Gebäuden sogar weit über 50 %.

Deutschlandweit gibt es ca. 40.000 Schulen (überwiegend Schulen des ersten Bildungsweges einschl. Sonderschulen), ca. 48.000 Kindergärten, Kindertagesstätten und Krippen sowie mehrere zehntausend (Schul-) Turnhallen. Über die Hälfte dieser ca. 150.000 Gebäude ist dringend energetisch sanierungsbedürftig. Vielfach ist auch eine umfassende Sanierung überfällig: Putz bröckelt, Dächer sind undicht, Fenster lassen sich nicht öffnen. Auch dadurch wird teure Energie verschwendet. Vor allem Schulen der 60er und 70er Jahre sind betroffen. Nach dem Bildungsbericht 2003 beklagen die Schulleitungen, dass sich ca. 50% der Schulgebäude in schlechtem Zustand befinden. Ähnliches gilt für Kindertagesstätten und Jugendfreizeitheimen.

Der Bund beteiligte sich schon bisher an dieser Aufgabe im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramms der KfW-Förderbank, das den Gemeinden und privaten Trägern von Schulen und Kindertagesstätten im Zins verbilligte Kredite für die grundlegende energetische Modernisierung anbietet. Städte und Gemeinden in schwieriger Haushaltslage können sich an diesem Kredit-Programm jedoch nicht oder nicht im erforderlichen Umfang beteiligen. Sie sind aus eigener Kraft nicht in der Lage, den in den letzten Jahren aufgelaufenen Investitionsstau abzubauen.

Daher unterstützt der Bund im Zusammenwirken mit Ländern und Kommunen die energetische Sanierung sozialer Infrastruktur insbesondere in Kommunen in „schwieriger“ Haushaltslage anhand von Investitionszuschüssen. Schwerpunkt ist die energetische Modernisierung von Schulen, Kindergärten und Jugendeinrichtungen.

In Stadterneuerungs- und Stadtumbaugebieten mit sozialen Spannungen und erhöhtem Integrationsbedarf leistet die energetische und bauliche Erneuerung von sozialen Gebäuden über den Energieeinspareffekt hinaus einen entscheidenden Beitrag zur Stabilisierung der Quartiere, wie die Evaluierung der Programme gezeigt hat. Bisher ist die Förderung nur im Rahmen des Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung möglich. Diese Mittel reichen aber allein nicht aus, um die in diesen Stadtteilen vorhandenen Schulen und Kindergärten auch zu energetisch vorbildlichen Stadtteil-Schulen und Quartiers-Kindergärten umzubauen.

Die Sanierung der sozialen Infrastruktur in Kommunen verbindet Klimaschutz und Energieeinsparung mit der Stärkung von Konjunktur und Beschäftigung. Sie leistet

einen Beitrag zur Reduzierung der Importabhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Sie verbessert die äußeren Rahmenbedingungen für die Ausbildung unserer Jugend.

Die Bundesmittel in Höhe von 200 Mio. Euro (Verpflichtungsrahmen) sind im vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossenen Entwurf für den Bundeshaushaltsplan 2008 eingestellt.

Zusammen mit den Anteilen der Länder und Gemeinden (Drittel-Finanzierung) beträgt das Finanzvolumen 600 Mio. Euro. Mit dem Gesamtvolumen des Investitionspakts kann in ca. 600 Schulen oder 1.200 Kindergärten energetisch investiert werden.

Die Umsetzung des Investitionspakts bedarf – über die Veranschlagung im Bundeshaushaltsplan hinaus – einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern. Zu den wesentlichen Inhalten des Investitionspakts haben Bund und Länder bereits Übereinstimmung erzielt. Der Bund hat den Ländern Anfang November 2007 den Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung zugeleitet.

Förderfähig sollen vor allem Gebäude sein, die sich in einem energetisch nachteiligen Zustand befinden, d. h. deren Energieverbrauchswert (Heizenergieverbrauchskennwert) den jeweiligen Vergleichskennwert der Energieeinsparverordnung (EnEV) für diesen Gebäudetyp um mindestens 30 % überschreitet bzw. das Gebäude vor 1990 errichtet und danach nicht umfassend energetisch modernisiert worden ist.

Die Gebäude sollen energetisch mindestens auf das Niveau eines Neubaus nach EnEV/ DIN 18599 saniert werden. Der Nachweis ist dann anhand eines Energiebedarfsausweises zu führen. Zur Erreichung dieses Ziels sollen alle Maßnahmen zur Minderung des Bedarfs an fossiler Energie einschließlich Maßnahmen zur Verwendung erneuerbarer Energien (u.a. Solaranlagen, Photovoltaik, Biomasse) förderfähig sein.

Die Finanzhilfen des Bundes sollen nach einem Schlüssel, dem die Bevölkerungshöhe und der Wohnungsbestand der Länder zu Grunde liegt, an die Länder verteilt werden. Auf diesen Verteilerschlüssel haben sich die Länder im Rahmen der 115. Bauministerkonferenz in Papenburg im September 2007 mit überwiegender Mehrheit geeinigt.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Auf Grundlage dieses Entwurfes haben der Bund und die Länder am 22. November 2007 die abschließenden Verhandlungen zum Abschluss der Verwaltungsvereinbarung durchgeführt. Noch in diesem Jahr soll die Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung eingeleitet werden. Maßnahmen zur energetischen Modernisierung der sozialen Infrastruktur können im Frühjahr des Jahres 2008 beginnen.

## 14 Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (BMU)

### Ziel:

Der Anteil erneuerbarer Energien an der Wärmebereitstellung betrug 6,0% im Jahr 2006 und ist in den letzten Jahren nur langsam gewachsen (2005: 5,4%). Die Technologien hierfür sind breit vorhanden, es fehlt noch an der Marktdurchdringung, zum Teil auch wegen fehlender Wirtschaftlichkeit. Die Erneuerbaren Energien sind im Wärmemarkt der „schlafende Riese“.

Wesentliches Ziel des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes ist es, dazu beizutragen, dass der Anteil Erneuerbarer Energien an der Wärmeversorgung in Deutschland bis 2020 auf 14 Prozent steigt. Hierdurch können fossile Energieträger ersetzt und der Ausstoß Klima schädlicher Treibhausgase verringert werden.

### Sachstand:

Das Wärmegesetz verpflichtet Bauherren, den Wärmebedarf neuer Gebäude anteilig mit Erneuerbaren Energien zu decken. Das Gesetz gilt für Gebäude, die ab 2009 fertig gestellt werden. Die Nutzungspflicht kann durch den Einsatz von Biomasse, Geothermie, Solarthermie und Umweltwärme und ersatzweise durch die Nutzung von Kraft-Wärme-Kopplung und Energieeinsparmaßnahmen erfüllt werden. Dabei soll die wirtschaftliche Vertretbarkeit gewahrt werden. Für Härtefälle sieht das Gesetz Ausnahmen vor. Die Länder müssen die Einhaltung der Nutzungspflicht kontrollieren.

Zur Flankierung des weiteren Ausbaus der Erneuerbaren Energien im Wärmebereich wird die finanzielle Förderung auf bis zu 350 Mio. Euro im Jahr 2008 und bis zu 500 Mio. Euro im Jahr 2009 aufgestockt.

Gerade im Gebäudesektor gibt es hohe Synergien durch eine optimierte Strategie, die gleichzeitig auf Energieeffizienz und Erneuerbare Energien setzt. Die Regelungen der Energieeinsparverordnung, des Erneuerbare-Wärme-Gesetzes und des Gebäudesanierungsprogramms greifen hierbei intelligent ineinander. In einem ersten Schritt werden die Bundesregierung daher das CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramm auf dem bisherigen Niveau von 1,0 Mrd. EUR fortführen und im Jahr 2009 bis zu 500 Mio. EUR zur Förderung Erneuerbarer Wärme zur Verfügung stellen. Das Marktanzreizprogramm fördert auch den Ersatz von Nachtspeicherheizungen durch Erneuerbare Wärmetechnologie. Darüber hinaus gehende notwendige Ausgaben für die energetische Optimierung von Gebäuden können aus möglichen zusätzlichen Einnahmen aus der Veräußerung von Emissionszertifikaten und aus noch zu verhandelnden Anteilen eventueller Steuermehreinnahmen oder Umschichtungen im Bundeshaushalt zu finanzieren sein. Darüber entscheidet das Bundeskabinett im Rahmen seiner künftigen Haushaltsplanberatungen.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Der vom Kabinett beschlossene Entwurf wird dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet.

## **15 Programm zur energetischen Sanierung von Bundesgebäuden (BMVBS)**

### Ziel:

Realisierung von umfangreichen Energie- und Kosteneinsparungspotenzialen, Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bei Bundesgebäuden im Rahmen der Selbstverpflichtung der Bundesregierung.

Verstetigung des Programms über 2009 hinaus bis 2011 auf bisherigem Niveau.

### Sachstand:

Auf der Grundlage des Koalitionsvertrages vom 11. November 2005 hat die Bundesregierung beschlossen, ein Programm zur energetischen Sanierung öffentlicher Gebäude des Bundes aufzulegen. Es soll objektkonkret die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emission bewirken und dazu beitragen, die Empfehlung des KOM-Aktionsplans für Energieeffizienz zur Stärkung der Vorbildfunktion des öffentlichen Sektors umzusetzen. Außerdem dient das Programm dem Werterhalt der Gebäude und liefert einen Beitrag zur Stärkung der Baukonjunktur.

Das Programm wurde mit der Inkraftsetzung des Haushalts im August 2006 gestartet. Zur Programmdurchführung wurde eine Richtlinie erlassen, die den Anwendungsbereich des Programms, finanzierungsfähige Energiesparmaßnahmen und das Bewilligungsverfahren beschreibt.

Im Rahmen dieses Programms werden in den Jahren 2006 bis 2009 insgesamt 480 Mio. € für bauliche und anlagentechnische Maßnahmen in zivilen und militärischen Bundesgebäuden zur Senkung der Energiekosten und der CO<sub>2</sub>-Emission bereitgestellt.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind 1100 Anträge zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen in einer Größenordnung von 370 Mio. € vorbehaltlich der haushaltsmäßigen Beschlussfassung genehmigt.

Unter den genehmigten Baumaßnahmen sind Projekte des Deutschen Bundestages (Berlin, Luisenstr.), des Bundespräsidialamtes, des Bundesverfassungsgerichtes (Karlsruhe), der Bundesministerien (Bonn/Berlin) und des Bundespresseamtes, des Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien sowie der Campus der Vereinten Nationen (Bonn) und umfangreiche Liegenschaften in der „Fläche“ (z.B. Bundespolizei, Zoll, THW, wissenschaftliche Bundesbehörden, Autobahnmeistereien u.a.).

Durch die genehmigten Mittel ergeben sich nach abschließender Umsetzung der jeweiligen Sanierungsmaßnahme jährlich 17 Mio. € Energiekosteneinsparung. Die CO<sub>2</sub>-Emission wird um 0,12 Mio. t/a verringert.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind bei einer durchschnittlichen Amortisationszeit von 21 Jahren wirtschaftlich.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Um schnellstmöglich noch breitenwirksamer die Programmmittel einzusetzen und die bisherige positive Bilanz weiter zu erhöhen, ist geplant, bereits mit dem Haushalt 2008 das Programm auf die mittelbare Bundesverwaltung (bundesmittelbare Körperschaften-, Anstalten-, Stiftungen des öffentlichen Rechts) auszuweiten. Dies soll außerdem für Gebäude der institutionellen Zuwendungsempfänger gelten, wenn deren Betriebskosten zum großen Teil vom Bund getragen werden.

Die Berechnung der Förderhöhe soll in Anlehnung an die anteilige Finanzierung der Zuwendungen durch den Bund erfolgen. Das heißt zugleich, für Maßnahmen in Gebäuden der institutionellen Zuwendungsempfänger wird eine Mitfinanzierung durch die jeweiligen Sitzländer erwartet.

Zudem ist vorgesehen, den Programmanteil für innovative, aber bislang unrentierliche Techniken (z.B. Brennstoffzelle, Photovoltaik, Vakuum-Isolations-Paneele) von derzeit 5 % - vorbehaltlich der Zustimmung des Haushaltsgesetzgebers - künftig auf bis zu 15 % zu steigern.

## 16 CO<sub>2</sub>-Strategie PKW (BMU)

### Ziele:

Der Verkehrssektor gehört mit zu den größten Emittenten von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und anderen klimaschädlichen Gasen. Der Pkw-Verkehr stellt diesbezüglich in Klimaschutzfragen eine besonders große Herausforderung dar. Doch Regelungen allein auf nationalstaatlicher Ebene genügen nicht – Aktiver Klimaschutz erfordert auch europäische Lösungen. Hier ist die europäische Politik gefragt. Die Umsetzung einer Emissionsminderung, über deren Notwendigkeit breite Einigkeit besteht, gestaltet sich jedoch recht komplex: Die Pkw-Flotte in der EU ist sehr heterogen.

Gleichzeitig soll und darf eine europäische Gesetzgebung möglichst auch nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Automobilherstellern auf dem europäischen Markt führen. Zusätzlich sollen dabei die Gesamtkosten der Maßnahme so gering wie möglich gehalten werden. Eine europäische Gesetzgebung zur Pkw-Emissionsreduktion muss daher schlank, flexibel und praktikabel aufgebaut sein, um einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz leisten zu können.

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw in der EU sollen unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit und Vielfalt der europäischen Automobilindustrie im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Strategie der Kommission bis 2012 auf 120 g CO<sub>2</sub>/km reduziert werden. Hierbei werden jedoch auch Biokraftstoffe und verschiedene andere Maßnahmen mit 10 g CO<sub>2</sub>/km angerechnet, so dass am Fahrzeug selbst bis 2012 ein Ziel von 130 g CO<sub>2</sub>/km erreicht werden soll.

### Sachstand:

#### **Schlussfolgerung des Rates vom 28. Juni 2007**

Der Umweltrat hat am 28. Juni 2007 unter Deutscher Präsidentschaft seine Schlussfolgerungen zu der Strategie der EU-Kommission gefasst. Danach soll 2012 der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Wert der in der EU verkauften Neuwagen auf 120g CO<sub>2</sub>/km begrenzt werden. 130 g/km sollen durch fahrzeugtechnische Verbesserungen und eine weitere Senkung um 10 g CO<sub>2</sub>/km durch zusätzliche Maßnahmen (u. a. Schaltwechselanzeigen, Reifendruckkontrolle, Leichtlaufreifen, Biokraftstoffe) erreicht werden.

Die Regelung soll so wettbewerbsneutral wie möglich, sozial gerecht und nachhaltig sein. Es soll dabei sichergestellt werden, dass alle Hersteller ihre Bemühungen verstärken, ihre Fahrzeugproduktion insgesamt auf kostengünstige Weise umweltfreundlicher zu machen.

#### **Position D**

Der PKW-Verkehr muss einen Beitrag zur Erfüllung der anspruchsvollen Ziele der Europäischen Union zum Klimaschutz leisten, auch mit Blick auf die Verhandlungen auf globaler Ebene und die hierfür in Aussicht genommenen Verpflichtungen. Dazu bildet der von der EU-Kommission derzeit vorbereitete Legislativvorschlag einen wichtigen Baustein.

Der erwartete Vorschlag der Kommission muss klimapolitisch wirksam und zugleich wettbewerbsneutral ausgestaltet sein. Es darf weder eine Benachteiligung einzelner

Hersteller noch einzelner Fahrzeugsegmente geben. Alle Segmente müssen ihren Beitrag leisten.

Im Einzelnen:

- Die Bundesregierung begrüßt den Ansatz, keinen Einheitswert für Neufahrzeuge oder Hersteller vorzusehen, sondern unterschiedliche Anforderungen je nach Fahrzeug festzulegen. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass dabei größere Fahrzeuge eine höhere absolute Minderung erbringen sollten als kleinere.
- Der Anstieg der gewichtsbasierten Funktionsgerade/Zielwertlinie muss sich auf mindestens 80 % belaufen. Auch kleinere und mittelgroße PKW, die den höchsten Zulassungsteil in der EU haben, müssen einen deutlichen Beitrag zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoßes leisten (Verursacherprinzip).
- Dagegen würde ein flacher Verlauf zu einer sachlich nicht gerechtfertigten Mehrbelastung großer Fahrzeuge führen. Damit würde auf verdecktem Weg wieder ein Einheitswert eingeführt, der die unterschiedlichen Voraussetzungen der Fahrzeuge und die Vielfalt der europäischen Automobilindustrie nicht berücksichtigt und insbesondere auch auf Innovationsanreize für die Entwicklung verbrauchsarmer Kleinwagen faktisch verzichtet.
- Maßnahmen sollten dem Konzept eines integrierten Ansatzes folgen, um entsprechend den Ratsbeschlüssen das Ziel von 120 g/km zu erreichen, wobei 130 g/km durch technische Maßnahmen am Auto erreicht werden sollen. Dabei sollten Beiträge, die die Hersteller zur Erreichung des CO<sub>2</sub>-Ziels leisten können, sachgerecht Berücksichtigung finden. Die Industrie sollte klare Anreize für die klimaschonenden Maßnahmen und Innovationen am Auto erhalten.
- Zahlungen für eine etwaige Nichterreichung von CO<sub>2</sub>-Vorgaben müssen wettbewerbsneutral ausgestaltet werden. Bei den Zahlungen sollte den Herstellern die Möglichkeit einer Verrechnung gegeben werden, bei der Über- und Unterschreitungen der 130 g CO<sub>2</sub>-Zielwertlinie miteinander verrechnet werden können. Damit würde ein Anreiz für Hersteller gegeben, Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, die hinsichtlich ihres Kraftstoffverbrauchs deutlich unter der Zielwertlinie liegen. Ferner sollte die EU-Kommission prüfen, ob im Lichte der Produktzyklen der Automobilhersteller eine Übergangsphase (2012 bis 2015) vorgesehen wird, während der die Höhe der Zahlungen bei Überschreitung der Vorgaben je g CO<sub>2</sub> ansteigt. Dies würde es ermöglichen, in einem begrenzten Zeitraum Erfahrungen mit dem System zu sammeln, und zugleich einen sich verstärkenden Anreiz für Innovationen zu schaffen.
- Ein innerer Emissionshandel zwischen den einzelnen Autoherstellern wird abgelehnt.

Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Der Vorschlag der EU-Kommission wird noch für Ende 2007 erwartet, anschließend soll er zügig beraten werden.



## 17 Ausbau von Biokraftstoffen (BMU / BMF / BMELV)

### Ziele:

Ziele beim Ausbau der Biokraftstoffe sind die Bewertung der Biokraftstoffe nach ihrem Treibhausgasminderungspotenzial und die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen der zweiten Generation bei gleichzeitiger Sicherstellung des nachhaltigen Anbaus von Rohstoffen für die Biokraftstoffherstellung.

### **17.1 Novelle Biokraftstoffquotengesetz**

Seit Januar 2007 gilt das Biokraftstoffquotengesetz mit dem Unternehmen, die Kraftstoffe in Verkehr bringen, verpflichtet werden, einen gesetzlich bestimmten Mindestanteil (Quote) des Kraftstoffes in Form von Biokraftstoffen abzusetzen.

Um zum Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung beizutragen, soll der weitere Ausbau der Biokraftstoffe ab dem Jahr 2015 stärker als bisher auf die Minderung von Treibhausgasemissionen ausgerichtet werden. Hierzu sollen im Rahmen der Anforderungen an den Mindestanteil von Biokraftstoffen an der Gesamtmenge des in Verkehr gebrachten Kraftstoffs auch die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die bei der Herstellung und Verwendung von Biokraftstoffen entstehen.

Das Gesetz sieht vor, dass die Treibhausgasemissionen, die aus dem Verbrauch der Kraftstoffe entstehen, stufenweise reduziert werden. Im Jahr 2020 müssen die Emissionen der Treibstoffe um 10% niedriger als bei fossilen Kraftstoffen liegen. Im Ergebnis führt dies schätzungsweise zu einem Biokraftstoffanteil von etwa 17% (energetisch) am gesamten Treibstoffverbrauch.

### **17.2 Verordnung über Anforderungen an eine nachhaltige Erzeugung von Biomasse zur Verwendung als Biokraftstoff**

Der Entwurf einer Verordnung über Anforderungen an eine nachhaltige Erzeugung von Biomasse zur Verwendung als Biokraftstoff enthält Regelungen, durch die sichergestellt werden soll, dass bei der Erzeugung von Biomasse für Biokraftstoffe Mindestanforderungen an eine nachhaltige Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen und Mindestanforderungen zum Schutz natürlicher Lebensräume erfüllt werden. Darüber hinaus müssen Biokraftstoffe bei Betrachtung der gesamten Produktions-, Verarbeitungs- und Lieferstufe ein bestimmtes Treibhausgas-Verminderungspotential aufweisen.

Es werden insbesondere folgende Regelungen getroffen:

- Eine **nachhaltige Bewirtschaftung von Flächen** liegt nur dann vor, wenn die Biomasse entsprechend den Anforderungen der guten fachlichen Praxis oder entsprechend der Vorschriften von Cross Compliance oder entsprechend den Anforderungen gleichwertiger Rechtsvorschriften erzeugt wurde. Existieren keine gleichwertigen Rechtsvorschriften, ist eine nachhaltige Bewirtschaftung von Flächen gewährleistet, wenn mit der Erzeugung der Biomasse keine wesentliche Zunahme der Emissionen von versauernden, eutrophierenden, Ozon abbauenden oder toxischen Stoffen, keine wesentliche Verschlechterung der Bodenfunktionen und der Bodenfruchtbarkeit, keine wesentliche Verschlech-

rung der Wasserqualität und des Wasserhaushalts sowie keine wesentliche Verschlechterung der Arten- und Ökosystemvielfalt verbunden ist. Ferner müssen Dünge- und Pflanzenschutzmitteln umweltgerecht eingesetzt werden.

- Die Anforderungen zum **Schutz natürlicher Lebensräume** sind erfüllt wenn die eingesetzte Biomasse nicht in Schutzgebieten oder in Gebieten angebaut wird, die am 1. Januar 2005 Gebiete mit hohem Naturschutzwert waren oder danach zu solchen Gebieten wurden, es sei denn, dies ist mit dem Schutzzweck dieser Gebiete vereinbar.
- Biokraftstoffe müssen darüber hinaus ein **Treibhausgas-Verminderungspotential** von mindestens 30 Prozent und ab 1. Januar 2011 von mindestens 40 Prozent aufweisen.
- Die Vorgaben für die Einhaltung der o. g. drei Kriterien auf allen Produktions-, Verarbeitungs- und Lieferstufen der Biomasse werden von einem **Zertifizierungssystem** festgelegt.

Die Verordnung wird zunächst bei der EU-Kommission und der World Trade Organization (WTO) notifiziert.

### **17.3 Novelle KraftstoffqualitätsVO**

Mit dem Entwurf einer Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) werden insbesondere die Beimischungsgrenzen von Bioethanol in Ottokraftstoffen und von Biodiesel im Dieselmotorkraftstoff im Rahmen der technischen Möglichkeiten erhöht. Bei den Ottokraftstoffen von bisher 5 Volumenprozent auf 10 Volumenprozent Bioethanol und beim Dieselmotorkraftstoff von bisher 5 Volumenprozent auf 7 Volumenprozent Biodiesel.

Darüber hinaus wird aus Verbraucherschutzgründen eine Ottokraftstoffsorte als so genannte Bestandsschutzsorte mit maximal 5 Volumenprozent Bioethanol (E5) definiert. Die Beimischung weiterer sauerstoffhaltiger Biokomponenten kann in dieser Bestandsschutzsorte, wie in der DIN 51626-2 definiert, bis zu einem Sauerstoffgehalt von max. 3,7 Masseprozent, gegenüber heute 2,7 Masseprozent, erfolgen. Damit kann auch in dieser Bestandsschutzsorte ein Bioanteil (z.B. durch ETBE) von 10 Volumenprozent erreicht werden. Laut Angaben der Automobilindustrie sind aus technischen Gründen etwa 375.000 Kraftfahrzeuge auf diese Bestandsschutzsorte angewiesen.

Ethanolkraftstoff (E85) wurde durch den Entwurf der DIN 51625, Ausgabe Oktober 2007, genormt und in die Kraftstoffqualitätsverordnung aufgenommen. Außerdem wurde Pflanzenölkraftstoff durch DIN V 51605, Ausgabe Juli 2006, genormt und in die Kraftstoffqualitätsverordnung aufgenommen.

### **17.4 Rechtsverordnung Hydrierung**

Mit der Verordnung zur Quotenanrechnung bestimmter biogener Öle (38. BImSchV) soll ab dem Jahr 2010 die Erfüllung der Biokraftstoffziele ermöglicht werden.

Derzeit ist die Zumischung von Biokraftstoffen zu fossilen Kraftstoffen durch die geltenden Kraftstoffnormen auf 5 Vol % begrenzt. Es ist absehbar, dass die Zumischmöglichkeiten für die Bestandsfahrzeuge auf 7 Vol % bei Biodiesel (B7) und 10 Vol % bei Bioethanol (E10) steigen können. Mit einer zeitnahen Realisierung von B7 und E10 kann die Biokraftstoffquote im Jahr 2009 noch über die Beimischung unter Ausnutzung der vollen Zumischmöglichkeiten erfüllt werden. Mit einer energetischen Gesamtquote von 6,75 % ab dem Jahr 2010 ist dies nicht mehr möglich.

Die Hydrierung von Pflanzenölen bietet im Vergleich zur Veresterung zu Biodiesel (Fettsäuremethylester) deutliche technische Vorteile, da weitaus höhere Bioanteile dem Diesel zugemischt werden können als dies bei der Verwendung von Biodiesel möglich ist. Das Produkt ist ein sehr hochwertiger Kraftstoff, der keine Probleme bei der motorischen Verwendung bereitet. Diese Komponenten haben tendenziell eine Schadstoffemissionen senkende Wirkung. Zusätzliche Maßnahmen am Auto sind damit nicht erforderlich.

*Zeitplan für weitere Maßnahmen:*

Das vom Kabinett beschlossene Gesetz bzw. die Verordnungen werden soweit erforderlich dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet bzw. bei der Europäischen Union und der Welthandelsorganisation notifiziert.

## 18 Umstellung der Kfz-Steuer auf CO<sub>2</sub>-Basis (BMF)

### Ziel:

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von neu verkauften Personenkraftwagen liegen in Deutschland derzeit bei etwa 170 g/km. Bis zum Jahr 2012 sollen sie in der EU durch Maßnahmen der Fahrzeugtechnologie auf 130 g/km sowie durch weitere Maßnahmen auf 120 g/km sinken. Zugleich werden die EU-Normen für limitierte Abgasschadstoffe (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Partikel) in den Jahren 2009 und 2014 weiter verschärft.

Vor diesem Hintergrund ist beabsichtigt, die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen in erster Linie emissionsabhängig auszugestalten, um Anreize für eine stärkere Nachfrage nach verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen zu schaffen.

### Sachstand:

Die Bundesregierung wird im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung gegenüber den Bundesländern mit dem Ziel initiativ, die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen künftig CO<sub>2</sub>-bezogen auszurichten und zusätzlich besonders schadstoffreduzierte Fahrzeuge zu begünstigen.

Hierfür kommt in Betracht:

- 1) Umstellung aller ab dem 1. Januar 2009 erstmals in den Verkehr kommenden Personenkraftwagen im Sinne des geltenden Kraftfahrzeugsteuergesetzes auf eine CO<sub>2</sub>- und schadstoffbezogenen Besteuerung mit folgenden Komponenten:
  - a) Einführung der nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften für einen Fahrzeugtyp oder ein Einzelfahrzeug ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionen statt des Hubraums als steuerliche Bemessungsgrundlage,
  - b) Anwendung eines einheitlichen linearen CO<sub>2</sub>-Tarifs mit einem nicht besteuerten „CO<sub>2</sub>-Freibetrag“ von nicht höher als 100 g/km, der besonders verbrauchsarme Fahrzeuge begünstigt,
  - c) Umstellung des pauschalen Ausgleichs des Energiesteuervorteils (vormals Mineralölsteuer) für Personenkraftwagen mit Dieselmotor von Hubraum- auf CO<sub>2</sub>-Bezug,
  - d) Begünstigung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen, die vorzeitig allen Anforderungen künftiger Abgasnormen entsprechen, durch befristete Steuerbefreiung;
- 2) Fortführung der bisher hubraum- und schadstoffbezogenen Besteuerung für den am 31. Dezember 2008 vorhandenen Fahrzeugbestand mit folgenden Komponenten:
  - a) Anhebung der Steuersätze für Personenkraftwagen der Euro-2-, Euro-3 sowie ggf. Euro-4 Abgasnorm, angemessen in ihrer Höhe und im Verhältnis zur emissionsabhängigen Besteuerung der übrigen Fahrzeuge,
  - b) Beibehaltung der schon heute deutlich höheren Steuersätze für Altfahrzeuge der Euro-1-Abgasnorm und der Abgasstufe „Euro-0“;

- 3) Erhebung der neuen CO<sub>2</sub>-bezogenen Kraftfahrzeugsteuer auch für verbrauchsarme Personenkraftwagen der Euro-4- und Euro-5-Abgasnorm, die vom Kabinettsbeschluss über den vorliegenden Bericht zur Umsetzung der Meseberg-Eckpunkte an bis zum 31. Dezember 2008 erstmals in den Verkehr kommen, wenn diese Besteuerung im Ergebnis einer so genannten Günstigerrechnung vergleichsweise niedriger ist.

Die Umstellung soll bis zum Jahr 2013 insgesamt aufkommensneutral erfolgen. In diesem Rahmen werden sparsame Fahrzeuge überwiegend entlastet und Fahrzeuge mit einem hohen Kraftstoffverbrauch stärker belastet.

Die Eckpunkte dienen als Verhandlungsplattform des Bundes mit den Ländern. Im Vorfeld haben die Länder betont, dass eine längerfristige Aufkommensneutralität anzustreben sei. Einige Länder haben eingewandt, dass eine sozial verträgliche Lösung gefunden werden müsse, die insbesondere den Altbestand nicht zusätzlich belastet.

*Zeitplan für weitere Maßnahmen:*

Im Anschluss an den Abstimmungsprozess mit den Ländern wird ein Gesetzentwurf erstellt. Die Beschlussfassung im Kabinett ist im Mai 2008 vorgesehen.

## 19 Verbrauchskennzeichnung PKW (BMWi)

### Ziele:

Erarbeitung eines Konzepts für eine verbraucherfreundliche und übersichtliche Kennzeichnung von Personenkraftfahrzeugen, die auch die EU-Ziele zu CO<sub>2</sub>-Emissionen differenziert einbezieht und Auskunft über die Energieeffizienz des Fahrzeugs gibt. Hinwirken auf die Einführung einer EU-weit harmonisierten Form der Verbraucherinformation. In Kraft setzen einer nationalen Regelung wenn erkennbar ist, dass eine EU-Regelung nicht zeitnah in Kraft gesetzt wird. Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung soll spätestens zum 1.8.2008 umgesetzt werden.

### Sachstand:

#### **1. Hintergrund**

Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) vom 28. Mai 2004, die die europäische Richtlinie 1999/94/EG in nationales Recht umsetzt, verpflichtet Hersteller und Handel zur Bereitstellung umfassender Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen. Die Richtlinie hat bezüglich der Gestaltung der Verbraucherinformation keine näheren Vorgaben gesetzt. In der Folge haben sich daher innerhalb der EU sehr vielfältige Formen der Kennzeichnung neuer Pkw entwickelt. In Deutschland erfolgt die Angabe der Verbrauchs- und Emissionswerte bislang in rein numerischer Form.

#### **2. Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung**

##### Inhalt des Verordnungsentwurfs

BMWi hat den beigefügten Verordnungsentwurf erarbeitet. Er enthält als Kernelement Anforderungen zur Bildung von Energieeffizienzklassen und Vorgaben zur Zuordnung neuer Personenkraftwagen zu diesen Klassen. Die Bewertung der Fahrzeuge erfolgt auf der Grundlage der CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei die Fahrzeuggröße berücksichtigt wird. Verbindliche Angaben zur Jahressteuer und zu den Jahreskraftstoffverbrauchs-kosten sind ebenfalls vorgesehen. Der Verordnungsentwurf erfüllt die inhaltlichen Anforderungen des Eckpunktes 19.

##### Verfahrensstand

Der Verordnungsentwurf wurde in die Anhörung durch Länder und Verbände gegeben. Die Ressortabstimmung sowie die Rechtsförmlichkeitsprüfung durch BMJ sind gleichfalls eingeleitet. Allen Beteiligten war Gelegenheit zur Äußerung bis zum 30. November 2007 gesetzt worden. Die Ergebnisse der Anhörungen sind nunmehr auszuwerten und Schlussabstimmungen im Ressortkreis vorzunehmen.

Die Europäische Kommission hat angekündigt, am 19. Dezember diesen Jahres einen Richtlinienvorschlag zur CO<sub>2</sub>-Strategie für Personenkraftfahrzeuge zu veröffentlichen. Er wird aller Voraussicht nach wesentliche Weichenstellungen für die zukünftige europäische Verbrauchskennzeichnung von Pkws enthalten. Soweit erforderlich, soll die Richtlinie deshalb im nationalen Verordnungsvorhaben noch Berücksichtigung finden.

Einen Richtlinienvorschlag zur Novellierung der europäischen Verbrauchskennzeichnung von Personenkraftfahrzeugen hat die Europäische Kommission für das 1. Halb-

jahr 2008 angekündigt. Soweit dessen Struktur wesentlich vom Verordnungsentwurf abweicht, soll ebenfalls noch die Möglichkeit zur Anpassung des Verordnungstexts bestehen. Deshalb soll die neue nationale Regelung nach Möglichkeit erst nach Auswertung des Kommissionsentwurfs erlassen werden. Allerdings wird das Bundeswirtschaftsministerium den Verordnungsentwurf ungeachtet der Entscheidungslage auf der europäischen Ebene im Interesse einer zügigen Verbesserung der Verbraucherinformationen spätestens zum 1. August 2008 in die nationale Entscheidungsfindung geben und auf eine rasche Umsetzung der Verordnung drängen.

### **3. Übermittlung an die Europäische Kommission**

BM Glos wird den Verordnungsentwurf unmittelbar nach Schlussabstimmung im Ressortkreis im Januar 2008 an Kommissar Stavros Dimas mit einem erläuternden Schreiben und der Bitte um rasche Übernahme des Regelungskonzepts auf der europäischen Ebene übersenden. Er wird zudem um eine Darstellung der dortigen inhaltlichen und zeitlichen Überlegungen bitten.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Januar 2008: Schlussabstimmung des Verordnungsentwurfs im Ressortkreis und Schreiben an Kommissar Dimas.

Unverzüglich nach Auswertung des Richtlinienvorschlags zur Novellierung der Richtlinie 1999/94/EG, spätestens jedoch

1. August 2008: Nationale Umsetzung des (ggf. modifizierten) Verordnungsentwurfs zur Pkw-EnVK.

## **ANLAGE**

### **Entwurf**

#### **Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen\* Vom . . .**

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie verordnet auf Grund des § 1 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 2 des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes vom 30. Januar 2002 (BGBl. I S. 570), zuletzt geändert durch Artikel 169 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

---

\* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. EG 2000 Nr. L 12 S. 16), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003 (ABl. EU Nr. L 284 S. 1).

## Artikel 1

Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vom 28. Mai 2004 (BGBl. I S. 1037), geändert durch Artikel 400 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 wird nach Nummer 6 folgende Nr. 6a eingefügt:

„6a. ist „Fahrzeugleergewicht“ die Masse eines Fahrzeugs im Sinne des Anhangs I Ziffer 2.6 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1), geändert durch Artikel 3 Nr. 1 der Richtlinie 2001/116/EG der Kommission vom 20. Dezember 2001 zur Anpassung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt;“

2. § 3 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a. In Nummer 1 werden nach den Wörtern „der Hinweis muss“ die Wörter „ die Angaben zu den Energieeffizienzklassen nach § 3a enthalten sowie“ eingefügt.

b. In Nummer 2 wird nach den Wörtern „angebracht wird, der die“ die Angabe „Energieeffizienzklassen, die“ eingefügt.

3. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

### „§ 3a Energieeffizienzklassen

(1) Der Hersteller hat die Energieeffizienz des Fahrzeugs durch Angabe einer Effizienzklasse auszuweisen. Er hat dazu die Abweichung der offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs von einem fahrzeugspezifischen Referenzwert zu ermitteln. Der Referenzwert ist wie folgt zu bestimmen:

$$\text{Referenzwert (in g CO}_2\text{/km)} = 0,064 \times [\text{Fahrzeugleergewicht in kg}] + 47,518$$

Der Referenzwert ist als ganze Zahl anzugeben. Die Abweichung ist als Prozentwert auszudrücken; dieser ist auf die zweite Stelle nach dem Komma zu runden.

(2) Entsprechend der Abweichung vom Referenzwert wird das Fahrzeug einer der nachfolgend bestimmten Energieeffizienzklassen zugewiesen.

Energieeffizienzklasse	Bandbreite der Klassen Abweichung vom Referenzwert
A	≤ -5%
B	-4,99% bis +5%
C	+5,01% bis +15%
D	+15,01% bis +25%
E	+25,01% bis +35%
F	+35,01% bis +45%
G	> +45%



Mit Wirkung vom 1. Januar 2012 werden die Effizienzklassen wie folgt bestimmt:

Energieeffizienzklasse	Bandbreite der Klassen Abweichung vom Referenzwert
A	≤ -25%
B	-24,99% bis -15%
C	-14,99 bis -5%
D	-4,99 bis +5%
E	+5,01% bis +15%
F	+15,01% bis +25%
G	> +25%

„

4. Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a. In Abschnitt I werden nach Nummer 4 die folgenden Nummern 5 und 6 eingefügt:

„5. Darunter ist unter der Überschrift „Energieeffizienz“ und dem Hinweis „Auf der Grundlage der CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung des Fahrzeugleergewichts ermittelt“ eine grafische Darstellung unter Verwendung der in § 3a Abs. 2 festgelegten Energieeffizienzklassen anzufügen. Sie muss dem in Abschnitt II beschriebenen Formblatt entsprechen. Dabei sind folgende Farbzusammensetzungen zur Darstellung der Energieeffizienzklassen zu verwenden:

A	100%	Cyan,	100%	Gelb
B	70%	Cyan,	100%	Gelb
C	30%	Cyan,	100%	Gelb
D	100%			Gelb
E	30%	Magenta,	100%	Gelb
F	70%	Magenta,	100%	Gelb
G	100%	Magenta,	100%	Gelb.

Die Energieeffizienz des Fahrzeugs wird mittels eines in der Farbe der jeweiligen Effizienzklasse gestalteten Pfeils ausgedrückt, der auch den Kennzeichnungsbuchstaben der entsprechenden Effizienzklasse trägt. Die Spitze dieses Pfeils muss der Spitze des Pfeils der Energieeffizienzklasse genau gegenüber stehen. Der Pfeil mit dem Kennzeichnungsbuchstaben darf nicht kleiner sein als der Pfeil mit Angabe der Energieeffizienzklasse, darf aber auch nicht mehr als doppelt so groß sein.

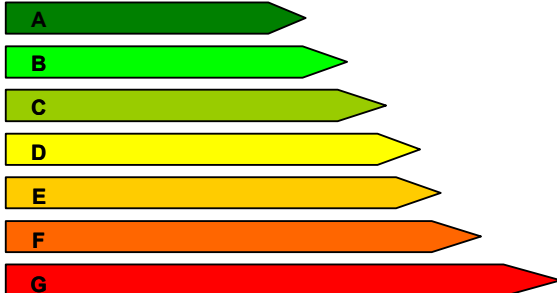

6. Anschließend sind die Jahressteuer für das Fahrzeug sowie die jährlichen Kraftstoffkosten bei einer Laufleistung von 20.000 Kilometern anzugeben. Dabei ist ein Preis von 1,30 Euro/Liter für Normal- und Superbenzin, für Dieselmotoren ein Preis von 1,20 Euro und für Super-Plus ein Preis von 1,45 Euro anzusetzen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie aktualisiert die Preisangaben jeweils zum 30. Juni eines Jahres durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger.“

b. Die bisherigen Nummern 5 und 6 werden die Nummern 7 und 8.

c. In Abschnitt II wird das Muster des Hinweisschildes wie folgt neu gefasst:

**Hinweis: Grafik muss noch bearbeitet werden!!**

**Ggf. werden die zusätzlichen Angaben in das bisherige Hinweisschild integriert.**

<b>Information über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>															
<b>Marke</b> <b>Typ</b>  Kraftstoff Getriebe	XX XX  Benzin, Diesel, LPG, CNG, Erdgas Automatik/Manuell														
<b>Kraftstoffverbrauch</b>  <b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;"><b>kombiniert:</b></td> <td style="text-align: right;"><b>X,X</b></td> </tr> <tr> <td><b>Liter / 100 km</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>innerorts:</b></td> <td style="text-align: right;"><b>X,X</b></td> </tr> <tr> <td><b>Liter / 100 km</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>außerorts:</b></td> <td style="text-align: right;"><b>X X</b></td> </tr> <tr> <td><b>kombiniert:</b></td> <td style="text-align: right;"><b>XXX</b></td> </tr> <tr> <td><b>Gramm / km</b></td> <td></td> </tr> </table> <p>Die angegebenen Werte wurden nach den vorgeschriebenen Messverfahren (RL 80/1268/EWG in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.</p>	<b>kombiniert:</b>	<b>X,X</b>	<b>Liter / 100 km</b>		<b>innerorts:</b>	<b>X,X</b>	<b>Liter / 100 km</b>		<b>außerorts:</b>	<b>X X</b>	<b>kombiniert:</b>	<b>XXX</b>	<b>Gramm / km</b>	
<b>kombiniert:</b>	<b>X,X</b>														
<b>Liter / 100 km</b>															
<b>innerorts:</b>	<b>X,X</b>														
<b>Liter / 100 km</b>															
<b>außerorts:</b>	<b>X X</b>														
<b>kombiniert:</b>	<b>XXX</b>														
<b>Gramm / km</b>															
<b>Energieeffizienz</b> 	<div style="text-align: center; margin-bottom: 20px;">  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-left: auto; margin-right: auto;">       Auf der Grundlage der CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung des Fahrzeugleergewichts ermittelt     </div>														
<p>➤ Jahressteuer für diese Fahrzeuge: ..... EURO</p> <p>➤ Kraftstoffkosten bei einem Kraftstoffpreis von x,x EURO / Liter und einer Laufleistung von 20.000 km .....EURO</p> <p><b>Hinweise nach Richtlinie 1999/94/EG:</b>        Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.        Ein Leitfaden für den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in Deutschland angebotenen Personenkraftfahrzeugmodelle ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeugmodelle ausgestellt oder angeboten werden.</p>															

5. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a. In Abschnitt I werden die Nummern 5 und 6 wie folgt gefasst:

„5. Die Personenkraftwagenmodelle sind in Gruppen getrennt nach Kraftstoffart (z. B. Benzin, Diesel, Gas) aufzulisten. Bei jeder Kraftstoffart sind die einzelnen Modelle in aufsteigender Reihenfolge nach Energieeffizienzklassen, innerhalb derselben Energieeffizienzklasse in aufsteigender Reihenfolge nach den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus anzuführen, wobei das Modell mit der günstigsten Energieeffizienzklasse und der geringsten offiziellen CO<sub>2</sub>-Emission im kombinierten Testzyklus an oberster Stelle steht.

6. Für jedes Personenkraftwagenmodell auf der Liste sind anzugeben:

- Das Modell, konkretisiert durch Hubraum, Leistung und Getriebe,
- die Energieeffizienzklasse,
- der offizielle Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus,
- die offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im kombinierten Testzyklus.“

b. In Abschnitt I Nummer 7 wird die Ziffer „5“ durch die Ziffer „7“ ersetzt.

c. In Abschnitt I Nummer 8 wird die Ziffer „6“ durch die Ziffer „8“ ersetzt.

d. Abschnitt II Nummer 3 Buchstabe a) wird die Ziffer „6“ durch die Ziffer „8“ ersetzt.

6. Anlage 3 Teil II wird wie folgt geändert:

a. In Nummer 2 werden nach den Wörtern „die Kraftstoffart,“ die Wörter „die Energieeffizienzklasse“ und ein Komma eingefügt.

b. In Nummer 3 werden nach den Wörtern „Personenkraftwagenmodelle unter Angabe“ die Wörter „der Energieeffizienzklasse“ und ein Komma eingefügt.

7. Anlage 4 der Verordnung wird wie folgt geändert:

a. In Abschnitt I Nummer 1 werden nach den Wörtern „Angaben über“ die Wörter „die Energieeffizienzklasse“ und ein Komma eingefügt.

b. In Abschnitt II Nummer 2 werden nach den Wörtern „sind zumindest“ die Wörter „die Effizienzklasse“ und ein Komma eingefügt.

## **Artikel 2 Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## 20 Verbesserte Lenkungswirkung der Lkw-Maut (BMVBS)

### Ziele

Seit dem 1. Januar 2005 wird auf deutschen Autobahnen eine Maut für Lkw ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht erhoben.

Durch die verursachergerechtere Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr werden die Anstrengungen der Verkehrspolitik zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene unterstützt. Im Jahr 2006 hat sich der Kombinierte Verkehr der Eisenbahnen im Seehafenhinterlandverkehr zwischen den deutschen Containerseehäfen und Terminals in den deutschen Nachbarstaaten um 9 % erhöht.

Die Lkw-Maut trägt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehrsgewerbe bei. Erstmals werden auch ausländische Lkw, die etwa ein Drittel aller auf deutschen Autobahnen verkehrenden Lkw ausmachen, an den Wegekosten angemessen beteiligt.

Die Einführung der Maut hat zu einer effizienteren Auslastung der Transportkapazitäten beigetragen: Der Anteil der Leerfahrten ist leicht gesunken.

Die emissionsbezogene Ausgestaltung der Maut ist zudem ein äußerst wirksames Instrument zur Reduktion der Schadstoffemissionen des Güterverkehrs, da sie insbesondere Anreize zur Anschaffung schadstoffärmerer Fahrzeuge bietet. In der Mauthöheverordnung ist daher eine zeitliche Anpassung der Gebührensätze an die jeweils strengen EG-Schadstoffnormen festgeschrieben. Mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse EURO IV und besser (EURO V, EEV der Klasse 1) werden inzwischen mehr als 21 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen erbracht. Ihr Anteil lag bei Mautstart lediglich bei etwa zwei Prozent. Die Bundesregierung wird die Weiterentwicklung der Emissionsklassen bei der Festsetzung der differenzierten Mautsätze nach wie vor berücksichtigen; z. B. bei der demnächst zu erwartenden Emissionsklasse Euro VI.

Die haushalterischen Mauteinnahmen betragen im Jahr 2005 insgesamt 2,59 Mrd. Euro, im Jahr 2006 rund 3,05 Mrd. Euro und werden im laufenden Jahr voraussichtlich mehr als 3,2 Mrd. Euro betragen. Die Mauteinnahmen fließen zum größten Teil in den Straßenausbau, werden aber auch für den Ausbau von Schienenwegen und Wasserstraßen genutzt.

Damit hat sich die Lkw-Maut als sinnvolles Instrument einer integrierten Verkehrspolitik erwiesen.

Auf der Kabinettklausur in Meseberg ist beschlossen worden, die Lkw-Maut weiter zu entwickeln, um eine noch stärkere Klimaschutzwirkung zu entfalten. Ziel ist die weitere Reduktion der Emissionen des Güterverkehrs durch Effizienzsteigerungen, den Einsatz schadstoffärmster Fahrzeuge und die Vermeidung von Ausweichstrategien. Es sind folgende Ansatzpunkte für eine Weiterentwicklung identifiziert worden:

- Stärkere Spreizung und stärkere Differenzierung der Mautsätze nach Emissionsklassen: 100 % Spreizung (bisher 50 %). Damit sollen schadstoffärmere

Fahrzeuge weiter begünstigt und schadstoffintensivere stärker belastet werden.

- Berücksichtigung der Nachrüstung von Partikelminderungssystemen bei der Mauthöhe.
- Differenzierung der Mautsätze, um regulierend auf Staubildung einzuwirken.
- Stärkere Einbeziehung des nachgeordneten Straßennetzes.
- Entwicklung eines Konzeptes zur Einbeziehung externer Kosten bei der Berechnung der Mauthöhe unter Berücksichtigung der anstehenden Änderung der EG-Wegekostenrichtlinie.

Die geplante Höhe der Mauteinnahmen im Finanzplanungszeitraum wird durch die finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme nicht unterschritten.

#### Sachstand:

Die Bundesregierung hat den Entwurf einer Novelle der Mauthöheverordnung gebilligt, der Grundlage für einen Beschluss des Kabinetts im Mai 2008 werden soll (vgl. Anlage: Entwurf einer „Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung“). Es besteht zudem Einvernehmen, das Wegekostengutachten 2007 (Aktualisierung des Wegekostengutachtens aus dem Jahre 2002) zügig auszuwerten, um im Mai 2008 ggf. über eine entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der Änderung der Mauthöheverordnung zu entscheiden. Dabei sollte die Weiterentwicklung der Maut auch – wo dies möglich – mit weiteren Harmonisierungsschritten verbunden werden.

- **Stärkere Spreizung und stärkere Differenzierung der Mautsätze nach Emissionsklassen**  
Nach der bisherigen Fassung der Richtlinie 1999/62/EG durfte die Differenz zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Mautsatz (nach Emissionsklassen) höchstens 50 % betragen. Mit In-Kraft-Treten der Änderungsrichtlinie 2006/38/EG zur Richtlinie 1999/62/EG dürfen die Mautsätze (nach Emissionsklassen) bis zu 100 % auseinander liegen.
- **Berücksichtigung der Nachrüstung von Partikelminderungssystemen bei der Mauthöhe**  
Durch eine Änderung der Mautsätze kann ein Anreiz geschaffen werden, neue oder bereits zugelassene schwere Nutzfahrzeuge mit einem Partikelminderungssystem auszurüsten oder nachzurüsten und so einen Beitrag zur Senkung der Feinstaubbelastung zu leisten. Der Einbau eines Partikelminderungssystems in einen Lkw wird zur Folge haben, dass die Autobahnbenutzungsgebühr für ein solches Fahrzeug mit einem niedrigeren Mautsatz berechnet wird.
- **Neufestsetzung der Mautsätze auf Basis der Ergebnisse des Wegekostengutachtens 2007**  
Das Wegekostengutachten wird unverzüglich den Ressorts zur Auswertung vorgelegt.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Die darüber hinaus geplanten Elemente zur Weiterentwicklung der Lkw-Maut können nur mittel- und langfristig weiter verfolgt werden.

#### **Differenzierung der Mautsätze, um regulierend auf Staubildung einzuwirken**

Eine Differenzierung der Höhe der Mautsätze nach Zeit und/oder Ort der mautpflichtigen Benutzung könnte helfen, Staus zu vermeiden.

##### *Örtliche Differenzierung:*

Durch örtliche Differenzierung bei den Mautsätzen könnte die LKW-Maut zur Verkehrslenkung, insbesondere zur Reduzierung von Staus, eingesetzt werden. Die örtliche Differenzierung der Mautsätze wäre schon derzeit sowohl im automatischen als auch im manuellen System technisch umsetzbar und rechtlich zulässig (vgl. § 3 Abs. 3 Satz 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge, ABMG). Hierzu ist aber zunächst die Feststellung von staugeneigten Streckenabschnitten notwendig und eine Überprüfung, inwieweit eine verkehrslenkende Wirkung tatsächlich in sinnvoller Weise erreichbar wäre. Entsprechende Studien sind beauftragt.

##### *Zeitliche Differenzierung:*

Eine zeitlich gestaffelte Maut im automatischen Verfahren ist problemlos realisierbar, da hier die Fahrt minutengenau vom Fahrzeuggerät erfasst wird und so der gültige Tarif zeitgleich berechnet werden kann.

Im manuellen Verfahren kann der Mautpflichtige zum Zeitpunkt der Einbuchung nicht hinreichend sicher sein, ob er zum erwarteten Zeitpunkt die Region mit einem zeitlich differenzierten Mautsatz erreicht. Ist dies nicht der Fall, sind ggf. Stornierungs-, Erstattungsverfahren oder Bußgeldverfahren mit einem Verwaltungsaufwand erforderlich. Dies bedeutet, dass diese Nutzer im Vergleich zu Nutzern des automatischen Verfahrens ungleich behandelt würden und gegen das Nichtdiskriminierungsgebot verstoßen würde.

Eine Verpflichtung zur Nutzung des automatischen Systems kommt erst in Betracht, wenn eine neue OBU-Generation einen vereinfachten Einbau ohne Werkstattaufenthalt ermöglicht und mit einer Einbaupflicht verbunden werden kann.

Die Realisierung einer zeitlichen Differenzierung ist somit abhängig von der Weiterentwicklung der On-Board-Unit (OBU, elektronisches Erfassungsgerät).

#### **Stärkere Einbeziehung des nachgeordneten Straßennetzes (weitere Bundesstraßenabschnitte)**

§ 1 Abs. 4 ABMG sieht vor, dass genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen bemaute werden dürfen, wenn dies aus Sicherheitsgründen – beispielsweise wegen Verkehrszunahme durch Mautausweichverkehr - gerechtfertigt ist.

Untersuchungen nach dem Mautstart im Jahre 2005 haben ergeben, dass anfängliche Mautausweichverkehre zum großen Teil wieder auf die Autobahn zurück gekehrt sind und kein Flächenproblem darstellen. Deshalb sind im Beneh-

men mit den Bundesländern lediglich Abschnitte auf den Bundesstraßen B 4, B 9, B 75 seit dem 1. Januar 2007 mautpflichtig gestellt worden.

Vor einer eventuellen Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Straßenabschnitte ist die Auswirkung auf den Ausweichverkehr in das nachgeordnete Straßennetz – das oftmals nicht für die Aufnahme von Schwerverkehr geeignet ist – zu untersuchen. Mit einer Verlangsamung des Verkehrsflusses und einer Erhöhung der Gefahr von Staubildung auf nachgeordneten Straßen könnte ein erhöhter Energieverbrauch und eine stärkere Belastung des Klimas verbunden sein. Ferner sind vor einer Ausweitung der Mautpflicht die damit verbundenen Erhebungskosten der Maut unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu prüfen.

### **Berücksichtigung externer Kosten**

Die EU-Kommission hat den Auftrag, bis Mitte 2008 ein allgemein anwendbares, transparentes Modell zur Bewertung aller externen Kosten des Verkehrs vorzulegen. Hierzu soll ein breit angelegter Reflektions- und Konsultationsprozess zu einer intelligenten Entgelterhebung durchgeführt werden.

Die Bundesregierung wird den Prozess auf EU-Ebene aktiv begleiten und zur Umsetzung der EG-Regelungen ein Konzept erarbeiten.

### **ANLAGE:**

#### **Entwurf einer „Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung“**

Es verordnen

- die Bundesregierung auf Grund des § 3 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122),

und

- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf Grund
  - des § 4 Abs. 3 Satz 3 und des § 5 Satz 2 Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), § 4 Satz 3 und § 5 Satz 2 geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958), sowie
  - des § 47 Nr. 4 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 47 zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958):

## **Artikel 1**

### **Änderung der LKW-Maut-Verordnung**

Die LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl I S. 1003) wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6 Abs. 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Änderungen der in § 3 Nr. 1, 4 und 5 genannten Tatsachen hat der Mautschuldner dem Betreiber innerhalb eines Monats ab dem Zeitpunkt der Änderung mitzuteilen. Der Mautschuldner hat die im Fahrzeuggerät gespeicherten Daten innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt der Änderung den Änderungen entsprechend berichtigen zu lassen.“
2. In § 7 Satz 2 werden nach den Wörtern „der Fahrzeugschein“ die Wörter „oder die Zulassungsbescheinigung Teil I“ eingefügt.
3. § 8 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „des Fahrzeugscheins“ die Wörter „oder der Zulassungsbescheinigung Teil I“ eingefügt.
  - b) Die Sätze 2 bis 4 werden durch folgende Sätze ersetzt:

„Die Schadstoffklasse des mautpflichtigen Fahrzeuges ergibt sich aus dem Eintrag in der Ziffer 1 des Fahrzeugscheins, der Ziffer 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I oder der Ziffer 14 der Zulassungsbescheinigung Teil I. Soweit in der Ziffer 33 des Fahrzeugscheins, der Ziffer 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I oder dem Buchstaben V.9 der Zulassungsbescheinigung Teil I eine andere Schadstoffklasse eingetragen ist, gilt diese. Die Partikelminderungsklasse des mautpflichtigen Fahrzeuges ergibt sich aus dem Eintrag in der Ziffer 33 des Fahrzeugscheins oder der Ziffer 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I.“
4. In § 9 Abs. 2 werden die Nummern 1 bis 4 durch folgende Nummern 1 bis 6 ersetzt:

„1. der Schadstoffklasse S 5 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2009,  
2. der Schadstoffklasse S 4 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2006 und vor dem 1. Oktober 2009,  
3. der Schadstoffklasse S 3 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2001 und vor dem 1. Oktober 2006,  
4. der Schadstoffklasse S 2 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1996 und vor dem 1. Oktober 2001,  
5. der Schadstoffklasse S 1 bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 1993 und vor dem 1. Oktober 1996,  
6. keiner Schadstoffklasse bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Oktober 1993.“



## **Artikel 2** **Änderung der Mauthöheverordnung**

§ 1 der Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001), die zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

### **„§ 1** **Mautsätze**

(1) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen

1. 0,106 Euro in der Kategorie A,
2. 0,127 Euro in der Kategorie B,
3. 0,159 Euro in der Kategorie C,
4. 0,207 Euro in der Kategorie D.

(2) Die Maut pro Kilometer beträgt für mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen

1. 0,116 Euro in der Kategorie A,
2. 0,138 Euro in der Kategorie B,
3. 0,169 Euro in der Kategorie C,
4. 0,217 Euro in der Kategorie D.

(3) Fahrzeuge nach § 1 Abs. 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge werden den in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wie folgt zugeordnet:

- Kategorie A Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,  
Kategorie B Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 und Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungsklasse PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,  
Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 und Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungsklasse PMK 1 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,  
Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 2, S 1 und Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.“

## **Artikel 3** **Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung**

§ 39 Abs. 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988), die zuletzt durch Artikel 1a der Verordnung vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3226) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:  
„Satz 1 gilt auch für die in Ziffer 33 des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragenen Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen, die im Zentralen Fahrzeugregister erfasst sind.“
2. Im neuen Satz 3 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Satz 1 und 2“ ersetzt.

#### **Artikel 4 Neubekanntmachung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann jeweils den Wortlaut der Mauthöheverordnung und der LKW-Maut-Verordnung in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

#### **Artikel 5 Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am ... 2008 [Einsetzen: Erster Tag des auf den Monat der Verkündung folgenden Monats] in Kraft. Artikel 2 tritt am 1. Oktober 2008 in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Der Bundesminister der Finanzen

#### **Begründung:**

##### **I. Allgemeiner Teil**

###### 1. Ziele

Diese Verordnung soll durch Änderung der Mautsätze im wesentlichen zwei Ziele erreichen:

- a) Stärkung des Anreizes zum Einsatz emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge, indem die Mautsätze in Abhängigkeit von der Emissionsklasse stärker differenziert werden.

- b) Förderung des Einbaus von Partikelminderungssystemen bei schweren Nutzfahrzeugen, indem die damit ausgerüsteten Fahrzeuge in eine günstigere Mautkategorie eingeordnet werden.

zu a.: stärkere Spreizung der Mautsätze

Die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42) sah bisher in Artikel 7 Abs. 10 Buchstabe a) vor, dass die Mitgliedstaaten ihre Mautsätze nach Fahrzeug-Emissionsklassen differenzieren können, sofern keine Mautgebühr mehr als 50 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen. Mit der Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 157 S. 8) wurde Artikel 7 Abs. 10 dergestalt modifiziert, dass die Mautsätze – unter Beachtung des Wegekostengesamtvolumens – in Bezug auf die Emissionsnormen nun um bis zu 100 % differenziert werden dürfen. Um die Lenkungswirkung der Lkw-Maut hin zum Einsatz von schadstoffärmeren schweren Nutzfahrzeugen zu stärken, nutzt diese Verordnung den größer gewordenen Differenzierungsspielraum.

zu b.: Förderung von Partikelminderungssystemen

Artikel 7 Abs. 10 Buchstabe b) der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Richtlinie 2006/38/EG sieht seit 2006 ausdrücklich vor, dass bei der Differenzierung der Mautgebührensätze auch die Partikelemissionen berücksichtigt werden können. Die Wortgruppe „einschließlich der Höhe der PM und NO<sub>x</sub>-Emissionen“ wurde im Rahmen der zweiten Lesung der Richtlinie 2006/38/EG vom Europäischen Parlament ergänzt (vgl. Dokument A6-0377/2005 Final vom 30. November 2005, S. 14, Änderung 18).

Mit der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I 2007, S. 893) wurden die Partikelminderungsklassen für schwere Nutzfahrzeuge im deutschen Recht definiert (Anlage XXVII zur StVZO). Durch den Einbau eines Partikelminderungssystems können strengere Grenzwerte für die Partikelmasse eingehalten werden. Um insbesondere Anreize zur Nachrüstung von Partikelminderungssystemen im vorhandenen Fahrzeugbestand zu geben, sollen Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die mit einem Partikelminderungssystem der Partikelminderungsklasse 2 oder höher nachgerüstet werden, bei der Mauthöhe mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 4 gleichgestellt werden. Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die mit einem Partikelminderungssystem der Partikelminderungsklasse 1 oder höher nachgerüstet werden, sollen bei der Mauthöhe mit Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 3 gleichgestellt werden. Die bessere Einstufung kommt auch Neufahrzeugen zu Gute, die ab Werk mit einem entsprechenden Partikelminderungssystem ausgestattet sind.

Um auch tatsächlich einen Anreiz zum Einsatz von Partikelminderungssystemen bieten zu können, ist es erforderlich, die bisher dreistufige Kategorisierung durch vier Mautkategorien zu ersetzen. Die Schadstoffklasse S 5- und EEV-Fahrzeuge bleiben in der günstigsten Mautkategorie. Auch für die Fahrzeuge der Schadstoffklassen S 2 (ohne Partikelminderungssystem), S 1 und S 0 ändert sich nichts, diese bleiben in der teuersten Mautkategorie. Die Schadstoffklasse S 3- und S 4-Fahrzeuge sind der-

zeit in der mittleren Mautkategorie eingeordnet. Diese mittlere Kategorie wird in zwei neue Mittelkategorien aufgespaltet. Nur durch die Differenzierung der Mautsätze zwischen Schadstoffklasse S 3- und S 4-Fahrzeugen wirkt sich das Vorhandensein eines Partikelminderungssystems der Partikelminderungskategorie 2 oder höher in einem Fahrzeug der Schadstoffklasse S 3 und die damit verbundene Gleichstellung mit den Schadstoffklasse S 4-Fahrzeugen auch finanziell aus.

## 2. Weitere Änderungen

a)

Daneben werden mit dieser Verordnung einige redaktionelle Korrekturen, Klarstellungen und Ergänzungen in der LKW-Mautverordnung und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vorgenommen.

b)

Der vorliegenden Neuberechnung der Mautsätze, die wegen der Mautspreizung und der Berücksichtigung der Partikelminderungssysteme notwendig wurde, liegen die Daten des Wegekostengutachtens 2002 zu Grunde. Das Gutachten 2002 liefert Prognosen der Wegekosten für die Jahre 2003, 2005 und 2010.

Für die Neuberechnung der Mautsätze wurde als Größe der zu deckenden Wegekosten der Wert für das Jahr 2010 in Höhe von 4,13 Mrd. Euro zu Grunde gelegt. Bisher basierten die Mautsätze auf den prognostizierten Wegekosten für das Jahr 2005 in Höhe von 3,62 Mrd. Euro. Da die Änderung der MautHV ab Oktober 2008 wirksam werden soll, stellen die prognostizierten Wegekosten für das Jahr 2010 die dem Vorsichtsprinzip folgende Basis für die Ermittlung der Mautsätze dar unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Gebotes zur Deckung der Wegekosten. Für den angenommenen Planungshorizont 2008/2009 bis 2011 (Zeitraum der aktuellen Finanzplanung des Bundes) sichert dieser Wegekostenwert die haushaltsneutrale Umsetzung des sog. Mesebergbeschlusses über diesen Zeitraum.

Von den Wegekosten für das Jahr 2010 ist ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 450 Mio. Euro (600 Mio. Euro ./. 150 Mio. Euro für die Gegenfinanzierung der Absenkung der Kfz-Steuer) abzuziehen, so dass netto zu deckende Wegekosten in Höhe von 3,68 Mrd. Euro verbleiben. Die neuen Mautsätze nach dieser Änderungsverordnung sind entsprechend so festgelegt, dass sie ein implizites Harmonisierungsvolumen in Höhe von 450 Mio. Euro jährlich berücksichtigen.

Auf die Wegekosten für 2010 wurde eine aktualisierte Prognose der mautpflichtigen Fahrleistungen des Jahres 2010 (rund 29,79 Mrd. Fzkm) angewendet. Der durchschnittliche Mautsatz liegt damit in 2010 bei rund 12,4 Cent/km.

c)

Die Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5 sind nach der geltenden MautHV bis zum 30.09.2009 der Mautkategorie A zugeordnet, würden aber nach der bisherigen Systematik der Mauthöheverordnung ab dem 1.10.2009 in die Mautkategorie B heruntergestuft. Daraus folgt eine höhere Mautbelastung dieser Fahrzeuge. Hintergrund ist, dass die Schadstoffklasse S 5 gemäß der Richtlinie 2005/55/EG zum 1. Oktober 2009 für erstmalig zum Verkehr in der Europäischen Union zuzulassende Fahrzeuge verbindlich wird. In die günstigste Mautkategorie A werden aber nach der bisherigen Systematik nur besonders förderungswürdige Fahrzeuge eingeordnet, d. h. solche, die strengere Emissionskriterien einhalten, als verbindlich vorgeschrieben sind.

Da eine strengere Emissionsklasse EURO VI auf EU-Ebene bisher nicht definiert ist, und daher noch nicht absehbar ist, wann schwere Nutzfahrzeuge mit einem Emissionsstandard besser als Euro V auf den Markt gebracht werden, stellen S 5-Fahrzeuge zunächst im wesentlichen die einzige Alternative zur Anpassung des Fuhrparks hin zu emissionsarmen Fahrzeugen dar. Vor diesem Hintergrund werden S 5-Fahrzeuge ab dem 1.10.2009 nicht in die Kategorie B heruntergestuft, sondern verbleiben zunächst in der günstigsten Mautkategorie A, um die Anreizwirkung zur Umstellung des Fuhrparks hin zu emissionsarmen Fahrzeugen zu erhalten. Eine Änderung der Zuordnung der Fahrzeuge mit der Emissionsklasse Euro V ist spätestens dann geboten, sobald für die Emissionsklasse Euro VI die erste Typengenehmigung erteilt wird.

### 3. Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Im Zuge der Verabschiedung der Mauthöheverordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1001) verständigten sich Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung durch inhaltsgleiche Erklärungen darauf, dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Millionen Euro jährlich zu gewährleisten ist. Dazu sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren
- Änderung des Kfz-Steuergesetzes
- Innovationsprogramm
- oder jede andere geeignete Harmonisierungsmaßnahme einschließlich der Änderung der Emissionsklassenzuordnung.

Die Mautermäßigungsverfahren/Mineralölsteueranrechnungsverfahren waren prioritär zu verfolgen, um die angestrebte Harmonisierung umfassend und zeitnah zu erreichen. Die weiteren Harmonisierungsmaßnahmen sollten gleichzeitig vorbereitet werden (siehe BT-Drucksache 15/1023 vom 22. Mai 2003 und BR-Drucksache 142/03 (Beschluss) vom 23. Mai 2003).

Dem Mautermäßigungsverfahren hat die Europäische Kommission im beihilferechtlichen Prüfverfahren nicht zugestimmt (Entscheidung vom 25. Januar 2006). Auch das als Alternative zum Mautermäßigungsverfahren zusammen mit den Güterverkehrsverbänden entwickelte Mautbonussystem hat die Europäische Kommission in einem Pränotifizierungsverfahren aus Gründen der Benachteiligung ausländischer Unternehmer abgelehnt (Entscheidung vom 24. Januar 2007).

Entsprechend der o.g. Verständigung zwischen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung wurden daher mit dem Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften vom 17. August 2007 (BGBl. I S. 1958) folgende Harmonisierungsmaßnahmen umgesetzt:

- Absenkung der KFZ-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau, Harmonisierungsvolumen 150 Millionen Euro pro Jahr und
- Innovationsprogramm für die Anschaffung besonders umweltfreundlicher schwerer Nutzfahrzeuge (Schadstoffklasse S 5, EEV), Harmonisierungsvolumen 100 Millionen Euro.

In Bezug auf die Schadstoffklasse S 5-Fahrzeuge endet das Innovationsprogramm zum 30. September 2008 (Ziffer 4.2 der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge, Bundesanzeiger Nr. 133 vom 20. Juli 2007, S. 6995). Die weiterhin förderfähigen EEV-Fahrzeuge haben nur einen sehr geringen Marktanteil, so dass nach dem 30. September 2008 über das Innovationsprogramm nur noch ein marginales Harmonisierungsvolumen realisiert werden kann.

Daher sind die Mautsätze nach dieser Verordnung so festgesetzt, dass nur das Harmonisierungsvolumen aus der Absenkung der KFZ-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge in Höhe von 150 Millionen Euro pro Jahr durch die Mauteinnahmen dauerhaft zu finanzieren ist. Das noch verbleibende Harmonisierungsvolumen in Höhe von 450 Millionen Euro pro Jahr wird über eine Absenkung der Mautsätze, d. h. eine nicht vollständige Anlastung der Wegekosten erreicht.

#### 4. Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

##### a.) Haushaltsauswirkungen ohne Vollzugaufwand

Die Festsetzung der Mautsätze basiert auf dem Prinzip der Deckung der Wegekosten.

Die Neufestsetzung der Mautsätze erfolgt haushaltsneutral und entspricht damit den aktuellen Finanzplanansätzen für die Jahre 2008 – 2011.

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
in Mio. €	Soll	Soll	Soll	Soll
Haushalt (FPL.)	3.445	3.540	3.660	3.660

Nach Ablauf des Haushaltsjahres werden die tatsächlichen Mauteinnahmen den Ausgaben für Systemkosten und mautfinanzierten Verkehrsinvestitionen in der Mautnebenrechnung gegenübergestellt. Mautmehreinnahmen werden den Verkehrsinvestitionen im übernächsten Haushaltsjahr gut geschrieben; Mautmindereinnahmen schmälern die Verkehrsinvestitionen entsprechend.

Derzeit ist schwer abzuschätzen, wie viele Mautpflichtige ihre Fahrzeuge mit einem Partikelminderungssystem nachrüsten lassen werden. Bei geschätzten Kosten von durchschnittlich 5.000,00 Euro pro Nachrüstung, einer Einsparung von 4 Cent/Kilometer und einem Amortisationszeitraum von 2 Jahren wäre eine jährliche mautpflichtige Fahrleistung von 62.500 km notwendig. Dies würde aktuell auf etwa 105.000 Fahrzeuge (70.000 Schadstoffklasse S 3 und 35.000 Schadstoffklasse S 2) zutreffen.

Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass eine größere Anzahl von schweren Nutzfahrzeugen mit einem Partikelminderungssystem nachgerüstet wird, weil den Unternehmen ein Engagement zugunsten der Umwelt wichtig ist. Für einen Nachrüstungsschub könnten auch die Fahrverbote in einigen deutschen Innenstädten sorgen, die ab dem 1. Januar 2008 für Fahrzeuge ohne Plakette nach der "Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge" vom 16. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218) gelten. Der Wiederverkaufswert eines Lkw mit nachgerüstetem Partikelminderungssystem dürfte auch höher sein als der eines nicht nachgerüsteten Fahrzeugs.

Denkbar wäre aber auch, dass die Nachrüstungsquote geringer ist, weil die Unternehmen eher die Neuanschaffung eines umweltfreundlicheren LKW zeitlich vorziehen.

#### b.) Vollzugsaufwand

Für die Anpassung der EDV-Systeme fallen beim Kraftfahrt-Bundesamt, dem Bundesamt für Güterverkehr und bei dem nach § 4 Abs. 2 Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) beauftragten privaten Betreiber Kosten in Höhe von rd. 5 Mio. Euro an. Hintergrund ist u.a., dass die Daten zur Partikelminderungsklasse bei der Kontrolle der Mautentrichtung zur Verfügung stehen müssen. Die dem Bund entstehenden Mehrausgaben sind zu Lasten der mautfinanzierten Verkehrsinvestitionen zu veranschlagen.

### 5. Auswirkungen auf die Wirtschaft

#### a.) Finanzielle Auswirkungen

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, können durch die Änderung der Mautsätze zusätzliche Kosten entstehen. Da die Partikelfilterförderung aufkommensneutral erfolgt, finanzieren die Unternehmen, die kein Partikelminderungssystem nachrüsten (können) über höhere Mautgebühren zum Teil die Nachrüstkosten der anderen Unternehmen, die ein Partikelminderungssystem einbauen lassen. Bei der Verteilung der Nachrüstkosten wurde darauf geachtet, dass die Mautsätze für die umweltfreundlichen Fahrzeuge möglichst wenig steigen, hingegen die Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß stärker, d.h. überproportional belastet werden.

Da die Mautspreizung maximal 100 % betragen darf und im Ergebnis eine Aufkommensneutralität erreicht werden soll, kann ein Anstieg der Mautsätze bei den umweltfreundlichen Lkw nicht ganz vermieden werden, um die Deckung der Wegekosten trotz zukünftig verstärkten Einsatzes emissionsarmer Fahrzeuge zu ermöglichen.

#### b.) Bürokratiekosten

Mit Artikel 1 Nr. 1 der Verordnung wird eine Informationspflicht normiert, die bisher nicht ausdrücklich geregelt war. Mautpflichtige, die bei der vom Bund beauftragten Maut-Betreibergesellschaft als Nutzer registriert sind und ein Partikelminderungssystem nachrüsten lassen, müssen die geänderten Fahrzeugdaten der Maut-Betreibergesellschaft schriftlich mitteilen. Nachweise sind nicht zu übersenden, weil bei der Mauterhebung der Grundsatz der Selbstdeklaration gilt. Betroffen sind die Halter von schätzungsweise 105.000 Fahrzeugen (siehe oben I.4.a.). Es entstehen einmalige Kosten für die Mitteilung. Bei Zugrundelegung eines Zeitbedarfs von 15 Minuten entstehen insgesamt Bürokratiekosten in Höhe von 770.000 Euro.

Informationspflichten für weitere Bürger und Verwaltung werden weder neu begründet, aufgehoben noch geändert.

### 6. Auswirkungen auf das Preisniveau

Ob bei den Regelungsadressaten infolge der Neuregelungen einzelpreiswirksame Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten ein-

zelpreis erhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Gleichwohl dürften die möglichen Einzelpreisänderungen aufgrund ihrer Gewichtung (geringer Wägungsanteil an den jeweiligen Preisindizes) jedoch nicht ausreichen, um unmittelbare Effekte auf das allgemeine Preisniveau bzw. Verbraucherpreisniveau zu induzieren. Da die öffentlichen Haushalte nicht zusätzlich belastet werden (Aufkommensneutralität), gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

## **II. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (LKW-Maut-Verordnung – LKW-MautV)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 6 Abs. 1a (neu))**

Durch die Nachrüstung eines Partikelminderungssystems ändert sich die Emissionsklasse (Kombination aus Schadstoffklasse und Partikelminderungskategorie) des mautpflichtigen Fahrzeugs und die maßgebliche Mautkategorie. Soweit der Nutzer des nachgerüsteten mautpflichtigen Fahrzeuges bei der vom Bund beauftragten Betreiber-gesellschaft registriert ist und an der automatischen Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät teilnimmt, müssen die Einträge in der Nutzerdatenbank des Betreibers und die Daten im Fahrzeuggerät aktualisiert werden, damit die Berechnung der Mauthöhe korrekt erfolgt. Solange die geänderten Daten dem Betreiber nicht mitgeteilt und die im Fahrzeuggerät gespeicherten Daten nicht geändert wurden, werden zu hohe Mautgebühren berechnet, mit der Folge, dass der Nutzer im Hinblick auf zuviel entrichtete Maut einen Rückzahlungsanspruch hat.

§ 6 Abs. 1a LKW-MautV (neu) regelt die Fristen für die Mitteilung der geänderten, für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen an den Betreiber und die Berichtigung der im Fahrzeuggerät gespeicherten Daten. Damit soll auf eine schnelle Korrektur der Daten hingewirkt werden, um den Aufwand für die Rückzahlungsverfahren zu verringern.

Die Vorschrift ist nicht auf die Fälle der Nachrüstung eines Partikelminderungssystems beschränkt, sondern ist auch bei sonstigen Änderungen von für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen gemäß § 3 Nr. 1, 4 und 5 LKW-MautV anwendbar.

#### **Zu Nummer 2 (§ 7 Satz 2)**

Mit der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) wurde aus dem bisherigen „Fahrzeugschein“ die „Zulassungsbescheinigung Teil I“ (§ 11 Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Zur Klarstellung, dass zum Nachweis der für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen auch die nach neuem Recht ausgestellte Zulassungsbescheinigung Teil I herangezogen werden kann, wird § 7 Satz 2 LKW-MautV entsprechend ergänzt.

#### **Zu Nummer 3 (§ 8 Abs. 1)**

##### **Zu Buchstabe a) (§ 8 Abs. 1 Satz 1)**

Mit der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) wurde aus dem bisherigen „Fahrzeugschein“ die „Zulassungsbescheinigung Teil I“ (§ 11 Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Zur Klarstellung, dass der Nachweis der Emissionsklasse auch mit Hilfe der nach neuem Recht aus-



gestellten Zulassungsbescheinigung Teil I geführt werden kann, wird § 8 Abs. 1 Satz 1 LKW-MautV entsprechend ergänzt.

#### **Zu Buchstabe b) (§ 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4)**

Mit der Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) wurde aus dem bisherigen „Fahrzeugschein“ die „Zulassungsbescheinigung Teil I“ (§ 11 Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Neben der geänderten Terminologie ergeben sich auch Änderungen beim Aufbau des Dokuments (Reihenfolge, Inhalt und Bezeichnung der Felder).

§ 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4 LKW-MautV (alt) werden neu formuliert, um im Hinblick auf die Schadstoffklasse auch die Angaben zur neuen Zulassungsbescheinigung Teil I zu berücksichtigen, § 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 3 LKW-MautV (neu).

Für die Angaben zur Partikelminderungsklasse ist europarechtlich kein separates Feld vorgesehen (Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, ABl. EG Nr. L 138 S. 57). Deshalb muss die Eintragung der Partikelminderungsklasse in Ziffer 33 (Bemerkungen) des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 (Bemerkungen und Ausnahmen) der Zulassungsbescheinigung Teil I erfolgen. § 8 Abs. 1 Satz 4 LKW-MautV (neu) enthält die entsprechende Regelung.

Bei der Neuformulierung von § 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4 LKW-MautV wurde sprachlich auch berücksichtigt, dass der bisher verwendete Begriff „Emissionsklasse“ nach Anlage XIV Ziffer 3 StVZO („Emissionsklassen für Kraftfahrzeuge“) ein Oberbegriff ist, der sich in folgende Unterpunkte gliedert: 3.1 Schadstoffklassen, 3.2 Geräuschklassen, 3.3 EEV Klassen und 3.4 Partikelminderungsklassen. Deshalb wurde der vorher verwendete Begriff „Emissionsklasse“ in § 8 Abs. 1 Sätze 2 bis 4 LKW-MautV – je nach Regelungsgegenstand – in „Schadstoffklasse“ oder „Partikelminderungsklasse“ geändert. In § 8 Abs. 1 Satz 1 LKW-MautV ist der Begriff „Emissionsklasse“ hingegen korrekt, weil dort die übergeordnete Bezeichnung gemeint ist.

#### **Zu Nummer 4 (§ 9 Abs. 2)**

§ 9 Abs. 2 LKW-MautV enthält für im Ausland zugelassene Fahrzeuge im Hinblick auf die Emissionsklasse Vermutungsregeln. Danach wird – wenn keine Bescheinigungen oder nur widersprüchliche Unterlagen vorgelegt werden – die Schadstoffklasse in Abhängigkeit von der Erstzulassung des Fahrzeuges vermutet.

Die derzeitige Fassung der Vorschrift entspricht noch dem Stand 2003. In der Zwischenzeit ist aber zum 1. Oktober 2006 die Schadstoffklasse S 4 für erstmalig in der Europäischen Union zum Verkehr zuzulassende Fahrzeuge verbindlich geworden, die Schadstoffklasse S 5 wird zum 1. Oktober 2009 verbindlich (Artikel 2 Abs. 6 und 8 der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen, ABl. EG Nr. L 275 S. 1). Um eine Benachteiligung der gebietsfremden Mautpflichtigen zu vermeiden, wird § 9 Abs. 2 LKW-MautV fortgeschrieben.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass außerhalb der Europäischen Union teilweise auch nach den genannten Stichtagen noch Fahrzeuge erstmalig für den Verkehr zugelassen werden können, welche die vermuteten Schadstoffklassen nach § 9 Abs. 2 LKW-MautV nicht einhalten. In diesen Fällen kann die Vorschrift des § 9 Abs. 3 LKW-MautV zur Anwendung kommen. Wenn konkrete Anhaltspunkte gegen die nachgewiesene oder vermutete Emissionsklasse sprechen, kann das Bundesamt für Güterverkehr die Vorlage weiterer geeigneter Unterlagen zum Nachweis der Emissionsklasse verlangen. Da die Darlegungs- und Beweislast für alle für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen beim Mautschuldner liegt, hat er auch alle Kosten zu tragen, die sich daraus ergeben, dass er die vom Bundesamt für Güterverkehr verlangten Unterlagen vorlegt. Da die Amtssprache deutsch ist, gehen erforderliche Übersetzungskosten ebenfalls zu Lasten des Mautschuldners.

Eine Spezialregelung zum Nachweis der Partikelminderungsklasse von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen ist entbehrlich. Insoweit kommen § 9 Abs. 1 und Abs. 4 LKW-MautV zur Anwendung. Da diese von „Emissionsklasse“ sprechen, ist die „Partikelminderungsklasse“ von diesen Vorschriften mit umfasst (vgl. Anlage XIV Ziffer 3 StVZO).

## **Zu Artikel 2 (§ 1 Mauthöheverordnung – MautHV)**

### **Zu Abs. 1**

§ 1 Abs. 1 MautHV enthält die Mautsätze für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit bis zu drei Achsen. Bei der Bemessung der Mauthöhe wurden, wie bereits oben unter I. Allgemeiner Teil ausführlich dargestellt, folgende Aspekte berücksichtigt:

- Mautspreizung 100 %
- Partikelminderungssysteme
- verbleibendes Harmonisierungsvolumen i. H. v. 450 Millionen Euro pro Jahr.

### **Zu Abs. 2**

§ 1 Abs. 2 MautHV enthält die Mautsätze für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier oder mehr Achsen. Auf die Ausführungen zu § 1 Abs. 1 MautHV wird entsprechend verwiesen.

### **Zu Abs. 3**

§ 1 Abs. 3 MautHV enthält die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Mautkategorien in Abhängigkeit von der Emissionsklasse. Um eine bessere Differenzierung zu ermöglichen und den Einbau von Partikelminderungssystemen der Klasse 2 oder höher in Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 fördern zu können, wurden statt bisher drei nun vier Mautkategorien definiert.

Nach geltender MautHV ändert sich zum 1. Oktober 2009 die Zuordnung der Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 5. Diese würden von der günstigsten Mautkategorie A in die zweitgünstigste Mautkategorie B wechseln. Hintergrund ist, dass die Schadstoffklasse S 5 gemäß der Richtlinie 2005/55/EG zum 1. Oktober 2009 für erstmalig zum Verkehr in der Europäischen Union zuzulassende Fahrzeuge verbindlich wird. In die günstigste Mautkategorie A werden nach der bisherigen Systematik aber nur besonders förderungswürdige Fahrzeuge eingeordnet, d. h. solche, die strengere Emissionskriterien einhalten, als ohnehin verbindlich vorgeschrieben sind.

§ 1 Absatz 3 MautHV wird dergestalt geändert, dass die seit dem 1.10.2006 geltende Zuordnung der Schadstoffklassen zu den Mautkategorien unverändert bleibt, S 5-Fahrzeuge folglich auch nach dem 1.10.2009 in die Mautkategorie A eingestuft bleiben.

### **Zu Artikel 3 (Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 39 Abs. 5 Satz 2 (neu))**

Um eine effiziente Mautkontrolle sicherstellen zu können, ist es erforderlich, dass die Kontrollinstanzen Zugriff auf die Fahrzeugdaten im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes haben. Das Bundesamt für Güterverkehr kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften zur LKW-Maut im Rahmen von mobilen Kontrollen mittels Kontrollfahrzeugen, stationären Kontrollen hinter Kontrollbrücken und Betriebskontrollen. Der vom Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Abs. 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 ABMG beauftragte private Betreiber führt automatische Kontrollen mittels Kontrollbrücken durch.

In § 39 Abs. 5 Satz 1 FZV ist geregelt, dass die für die Mauterhebung maßgeblichen Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen im automatisierten Verfahren abgerufen werden können. Zugriffsberechtigt sind das Bundesamt für Güterverkehr, die Zollbehörden und der nach § 4 Abs. 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 ABMG beauftragte private Betreiber. Zu den für die Mauterhebung maßgeblichen Tatsachen gehören auch die abweichende Schadstoffklasse (§ 8 Abs. 1 Satz 4 LKW-MautV in der geltenden Fassung bzw. § 8 Abs. 1 Satz 3 LKW-MautV in der Fassung dieser Verordnung) und die Partikelminderungsklasse (§ 8 Abs. 1 Satz 4 LKW-MautV in der Fassung dieser Verordnung).

Jedoch stellt sich das praktische Problem, dass sich die Datenstruktur des Zentralen Fahrzeugregisters des Kraftfahrt-Bundesamtes an den Fahrzeugzulassungsdokumenten orientiert, die ihrerseits gemäß den Vorgaben der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. EG Nr. L 138 S. 57) aufgebaut sind. Dies hat zu Folge, dass es kein separates Feld für die abweichende Schadstoffklasse und die Partikelminderungsklasse gibt, weil dies europarechtlich nicht vorgesehen ist. Die Angaben zur abweichenden Schadstoffklasse und Partikelminderungsklasse werden daher von den Fahrzeug-Zulassungsstellen in Ziffer 33 (Bemerkungen) des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 (Bemerkungen und Ausnahmen) der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen. Das Zentrale Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes speichert diese Angaben daher auch nur in einem allgemeinen Sammelfeld „Bemerkungen/Ausn.“.

Ein automatisiertes Herausfiltern der Angaben zur abweichenden Schadstoffklasse und der Partikelminderungsklasse aus dem allgemeinen Feld „Bemerkungen und Ausnahmen“ ist mit Risiken behaftet, weil diese Angaben händisch von den Fahrzeug-Zulassungsstellen eingetragen werden. Zwar gibt es Vorgaben, in welchem Format die Eintragung erfolgen soll, jedoch kann nicht gewährleistet werden, dass die Eintragung auch in jedem Fall ordnungsgemäß erfolgt. Es könnte daher in Praxis, weil die Angaben zur abweichenden Schadstoffklasse oder der Partikelminderungsklasse im automatisierten Verfahren nicht ordnungsgemäß extrahiert werden konnten, zum Einleiten von ungerechtfertigten Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkei-

tenverfahren kommen, was sowohl für die Betroffenen als auch die Kontrollinstanzen misslich wäre.

Die Einrichtung eines separaten Feldes zur abweichenden Schadstoffklasse und der Partikelminderungsklasse im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes erscheint auf Grund hoher Sach- und Personalkosten (Anpassung der EDV-Komponenten, manuelles Eingeben der Daten und fortlaufendes Pflegen des Datenbestandes) nicht sinnvoll.

Daher wird mit dieser Verordnung ein neuer Satz 2 in § 39 Abs. 5 FZV eingefügt, der die Übermittlung der kompletten Daten aus Ziffer 33 (Bemerkungen) des Fahrzeugscheins oder Ziffer 22 (Bemerkungen und Ausnahmen) der Zulassungsbescheinigung Teil I im automatisierten Abruf an die für die Kontrolle der Mautentrichtung zuständigen Stellen erlaubt. Da es sich dabei nur um fahrzeugbezogene Angaben (alternativ zulässige Bereifung etc.) und keine personenbezogenen Daten handelt, ist dieses Vorgehen datenschutzrechtlich vertretbar.

#### **Zu Nummer 2 (§ 39 Abs. 5 Satz 3 (neu))**

Redaktionelle Folgeänderung zu Artikel 3 Nummer 1 dieser Verordnung.

#### **Zu Artikel 4 (Bekanntmachungserlaubnis)**

Artikel 4 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, jeweils den Wortlaut der Mauthöheverordnung und der LKW-MautV in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

#### **Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)**

Regelung des Inkrafttretens. Dabei ist zu unterscheiden:

Nach der geltenden Mauthöheverordnung ändern sich die Mautsätze zum 1. Oktober 2008 mit dem Auslaufen der Förderung der Anschaffung von Fahrzeugen der Schadstoffklasse S 5 (Innovationsprogramm). Damit nicht innerhalb weniger Monate zwei Änderungen der Mautsätze erfolgen, erscheint es sinnvoll, die sich aus Artikel 2 dieser Verordnung ergebenden Änderungen der Mauthöhe zu diesem Zeitpunkt in Kraft treten zu lassen.

Die übrigen Vorschriften dieser Verordnung können so schnell wie möglich in Kraft gesetzt werden.

## **21 Flugverkehr (BMU, BMVBS)**

### **21.1 Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel (BMU)**

#### Ziele

Der Luftverkehr soll in die Gesamtstrategie einer umfassenden Klimaschutzpolitik eingebunden werden, damit auch dieser Sektor mit seinen hohen Wachstumsraten seinen Beitrag zum Schutz der Erdatmosphäre leistet. Deshalb wird die wettbewerbsneutrale Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel von der Bundesregierung aktiv unterstützt.

#### Sachstand:

Derzeit wird im Rat und im Europäischen Parlament der Richtlinienvorschlag der Kommission zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel (KOM(2006) 818 endg.; vorgelegt am 20.12.2006) verhandelt. Die Richtlinie zielt darauf, dass zukünftig auch der Flugverkehrssektor mit seinen stark wachsenden Emissionen mit verbindlichen Maßnahmen zum Klimaschutz beiträgt. Andernfalls wäre längerfristig zu befürchten, dass die Zunahme der Emissionen des Luftverkehrs die Reduktion in anderen Sektoren teilweise oder vollständig zunichte macht.

Die portugiesische Präsidentschaft hatte im ASStV am 31. Oktober 2007 vergeblich ein Mandat der Mitgliedstaaten für eine Einigung in erster Lesung angestrebt. In seiner Sitzung am 13. November 2007 verschärfte das EP mit seinem Votum den Kommissionsvorschlag in zentralen Punkten. Die portugiesische Präsidentschaft strebt nun eine politische Einigung im Umweltrat am 20.12.2007 an.

Bei der ICAO-Versammlung, die im September in Montreal stattfand, lehnten die nicht-europäischen Staaten die von der Kommission angestrebte Einbeziehung von Fluggesellschaften aus Drittstaaten ab. Die EU ließ deswegen gemeinsam mit den Staaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz einen Vorbehalt in den entsprechenden Teil der ICAO-Resolution aufnehmen. Auch ohne den Vorbehalt wäre die ICAO-Resolution jedoch nicht rechtlich bindend. Die EU und D verfolgen das Vorhaben mit Nachdruck weiter. Hierbei müssen die Sorgen der nicht-europäischen Staaten ernst genommen werden und die europäischen Vorstellungen transparenter gemacht werden.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Die Bundesregierung setzt sich in den Ratsverhandlungen aktiv für die wettbewerbsneutrale Einbeziehung des Flugverkehrs in den EU-Emissionshandel mit folgenden Kernforderungen ein:

- Start ab 2012 mit allen Flügen, die EU-Flughäfen berühren;
- Gesamtmenge (Cap): 95% von 2004-2006, Überprüfung hinsichtlich Stabilisierung oder weiterer Absenkung für zukünftige Perioden gemäß den EU-Klimazielen;
- Auktionsmenge: 10% der Gesamtmenge, künftig weitere Erhöhung möglich unter Berücksichtigung des allgemeinen Review;

- Obergrenze für die Nutzung von JI/CDM: 20% der abzugebenden Menge können mit JI/CDM-Zertifikaten gedeckt werden, zukünftig Festlegung nach generellem Review;
- Zweckbindung der Auktionseinnahmen: eine rechtsverbindliche Zweckbindung wird abgelehnt; einer politischen Zweckbindung in der Richtlinie kann zugestimmt werden.

Da die Verhandlung des Dossiers unter deutscher Ratspräsidentschaft begonnen wurde, besteht ein besonderes deutsches Interesse an einem positiven Abschluss der Verhandlungen.

## **21.2 Verwirklichung des „Single European Sky“ (BMVBS)**

### Ziel:

Mit der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes wird angestrebt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Flug im europäischen Flugverkehr um bis zu 10 % zu reduzieren. Die Bundesregierung wird sich auf allen Ebenen aktiv für die rasche Verwirklichung des Single European Sky einsetzen.

### Sachstand:

Die Hauptziele der SES-Verordnungen richten sich auf die Harmonisierung und Qualität der Flugsicherungsdienste:

- 1) Verbesserung der Gesamteffizienz des Flugverkehrs in Europa einschl. Kostensenkung
- 2) Optimierung der Kapazität zur Erfüllung der Anforderungen aller Luftraumnutzer
- 3) Einführung einheitlicher Sicherheitsstandards und eines harmonisierten Sicherheitsmanagements.

SES kann aber auch einen positiven Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen durch den Luftverkehr leisten.

Grundsätzlich gilt, dass SES Schadstoffausstoß und Lärm nicht unmittelbar verhindern kann. Der Beitrag liegt in der Ermöglichung direkter Streckenführungen der Flüge in günstigen Flughöhen vom Start bis zum Ziel, was zu geringerem Kerosinverbrauch und entsprechend verringerten Emissionen führt. Die Europäische Kommission geht davon aus, dass eine Verringerung des Schadstoffausstoßes von 10 % pro Flug möglich ist. Dies ist sehr ehrgeizig; denn die gegenüber der heutigen Verkehrsabwicklung in Europa noch zu nutzenden Potenziale durch direktere Streckenführungen und höhere Flugsicherungskapazität sind entgegen den allgemeinen Erwartungen begrenzt und werden dabei durch das starke Verkehrswachstum mehr als kompensiert.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Zur Ermöglichung großräumiger direkterer Streckenführungen ist die schrittweise Umsetzung des gesamten SES-Verordnungspaketes zusammen mit der Realisierung des europäischen Großvorhabens SESAR (SES Air Traffic Management Research) notwendig. Als besonders Erfolg versprechend hierfür wird derzeit europaweit die Machbarkeit grenzüberschreitender sog. Funktionaler Luftraumblöcke (FAB) untersucht, die bei positiven Ergebnissen in Schritten bis etwa 2018 vollständig eingerichtet werden könnten. Weitere technische Maßnahmen werden im Zuge des Vorha-

bens SESAR in der bevorstehenden Entwicklungsphase bis 2013 vorbereitet, um anschließend bis 2020 neue Systeme bei der Flugsicherung einzuführen.

Die Bundesregierung wird sich auf allen Ebenen aktiv für eine zügige Verwirklichung des Single European Sky einsetzen.

### ***21.3 Emissionsbezogene Landeentgelte an Flughäfen (BMVBS)***

#### **Ziel:**

Mit der emissionsbezogenen Ausgestaltung der Landeentgelte kann ein Anreiz für den Einsatz schadstoffärmerer moderner Flugzeuge geschaffen werden. Durch die indirekte Klimawirksamkeit von NO<sub>x</sub> ist dies ein unmittelbarer Beitrag zur Reduzierung des Treibhauseffektes.

#### **Sachstand:**

Am 1.01.08 wird an den beiden Hub-Flughäfen Frankfurt und München im Rahmen eines Pilotprojektes eine emissionsbezogene Landeentgeltkomponente eingeführt. Die Bundesregierung wird nach einem Jahr einen Erfahrungsbericht vorlegen. Bei positiver Bewertung wird sie sich ausdrücklich dafür einsetzen, dass weitere Flughäfen diese Entgeltkomponente einführen. Es ist bekannt, dass bereits andere Flughäfen eine zeitnahe Einführung dieses Steuerungsinstrumentes intensiv prüfen.

## **22 Schiffsverkehr (BMVBS, BMU)**

### Ziele

Mit dem wachsenden Schiffsverkehr nehmen auch dessen Emissionen von Treibhausgasen und anderen Luftschadstoffen stark zu. Dem soll durch eine Integration der Seeschifffahrt in den Emissionshandel und eine Weiterentwicklung der Grenzwerte im Schiffsverkehr entgegengewirkt werden.

### **22.1 Integration der Seeschifffahrt in den Emissionshandel (BMU (UNFCCC), BMVBS (IMO))**

#### Sachstand:

Der Seeverkehr muss in die Gesamtstrategie einer umfassenden Klimaschutzpolitik eingebunden werden, damit auch dieser Sektor seinen Beitrag zum Schutz der Erdatmosphäre leistet. Anders als zwischen den Landverkehrsträgern kommt bei der Seeschifffahrt eine Verlagerung auf andere Verkehrsträger nicht in Betracht.

Vor diesem Hintergrund steht die Bundesregierung der wettbewerbsneutralen Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den Emissionshandel positiv gegenüber und wird sich für entsprechende Regelungen in der IMO und der Klimarahmenkonvention einsetzen.

Im Kyoto-Protokoll vom 11. Dezember 1997 haben die Vertragsstaaten der Klimarahmenkonvention die IMO um die Entwicklung von Klimaschutzmaßnahmen im Seeverkehr gebeten. Seither befasst sich die IMO mit dieser Thematik, allerdings sind bislang noch keine verbindlichen Maßnahmen verabschiedet worden. Ob dabei der Emissionshandel favorisiert wird, ist bislang nicht entschieden. Die Staaten der Klimarahmenkonvention verhandeln derzeit über ein Folgeabkommen für die Zeit nach 2012, allerdings ist bislang unklar, wie sie mit den Emissionen des internationalen Seeverkehrs verfahren.

Die Europäische Kommission hat angekündigt, dass sie die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem als eine mögliche Maßnahme betrachtet, um dem Problem der steigenden Emission von Treibhausgasen im Seeverkehr zu begegnen. Die Bundesregierung wird die Kommission außerdem dazu auffordern, Analysen und Vorschläge vorzulegen, die hier zu Fortschritten beitragen können.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Auf internationaler Ebene konnten sich die Staaten weder in der Klimarahmenkonvention noch innerhalb der IMO auf eine Maßnahme festlegen. Die Aktivitäten zur Reduzierung des Klimabeitrags des Schiffsverkehrs sind daher in beiden Organisationen mit Nachdruck voran zu treiben, mit dem Ziel einer Begrenzung bzw. Reduktion der Emission von Treibhausgasen. Der Emissionshandel stellt bei geeigneter Ausgestaltung dabei ein wirkungsvolles Instrument für dieses Ziel dar. Bei der Gestaltung der Elemente eines möglichen Emissionshandelssystems ist insbesondere darauf zu achten, dass es zu keinen Ausweicheffekten, z.B. Ausflagen, kommt.



Eine Indexing-Methode, wie sie derzeit in der IMO erarbeitet wird und mit der die Energieeffizienz der einzelnen Schiffe errechnet werden kann, wird als viel versprechende Grundlage für die Erfassung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auch für ein Emissionshandelssystem angesehen. Andere Methoden, z.B. über die Berechnung von Routen, kommen möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls in Betracht.

Bei der Gestaltung des Emissionshandelssystems ist darauf zu achten, dass die Regelungen der IMO beachtet werden und die Einbeziehung wettbewerbsneutral erfolgt.

## **22.2 Grenzwerte für Emissionen der Schifffahrt (BMVBS)**

### Sachstand:

Die Senkung der Schadstoffemissionen, insbesondere von Schwefel, Stickoxiden und Partikeln, ist das derzeit bedeutendste Umweltproblem in der Seeschifffahrt. Diese Emissionen sind mit der Verwendung von Schweröl als Schiffstreibstoff verbunden. Der zunehmende Schiffsverkehr belastet die Luft insbesondere an den Hauptschifffahrtrouten und in den Häfen. Stickoxide wirken außerdem als Treibhausgas und unterstützen die globale Erwärmung.

Grenzwerte für Emissionen aus Schiffsmotoren werden in der Anlage VI zum internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe, MARPOL 73/78, geregelt. Dieses von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) verabschiedete Übereinkommen trat im Mai 2005 international in Kraft. Seither gilt weltweit ein maximaler Wert für Schwefel im Treibstoff von 4,5%, in den so genannten Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECA's) in Nord- und Ostsee gilt ein Grenzwert von 1,5%. Ab 1.1.2010 wird nach der Änderungsrichtlinie 2005/33/EG der EG-Schwefelemissionsrichtlinie in europäischen Häfen ein maximaler Schwefelgehalt von 0,1% erlaubt sein.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Deutschland hat zusammen mit anderen Staaten die Revision der Anlage VI MARPOL angestoßen. Ziel ist, weltweit deutlich niedrigere Grenzwerte für Schwefel festzulegen und eine spürbare Senkung von Stickoxiden (mindestens 40 % als Fernziel) und Partikeln zu erreichen. Dies soll durch Regelung der Treibstoffqualität, bessere Verbrennungstechnik und durch Abgasnachbehandlung an Bord erreicht werden.

Aus deutscher Sicht fordern wir international eine deutliche Senkung des Schwefelanteils. Ab dem Jahr 2015 sollen Destillate statt Schweröl mit einem maximalen Schwefelanteil von zunächst 0,5 % von allen Seeschiffen verwendet werden. Darüber hinaus wird sich die Bundesregierung im nächsten Schritt um eine weitere Absenkung dieses Grenzwertes (angestrebt 0,1%) bemühen.

Die Frage der Regelung der Treibstoffqualität wird in einer eigenen Expertengruppe des Generalsekretärs der IMO diskutiert. Deutschland arbeitet als Mitglied aktiv in dieser Gruppe mit. Auch hat das BMVBS vom 29.10.07 bis 2.11.07 eine Sonderkonferenz der IMO in Berlin ausgerichtet, in der es vor allem um die Klärung von technischen Lösungen zur Senkung von Stickoxiden und Partikeln ging.

Die Revision von MARPOL VI soll im Frühjahr 2008 in der IMO verabschiedet werden.

## **23 Reduktion der Emissionen fluorierter Treibhausgase (BMU)**

### Ziele

Fluorierte Treibhausgase haben ein sehr hohes Treibhauspotenzial (bis zu 20.000-mal höher als CO<sub>2</sub>). Sie werden besonders als Kälte- und Treibmittel eingesetzt. Ein erheblicher Anteil wird jährlich direkt bei der Anwendung und durch Leckagen freigesetzt. Aufgrund des Ausstiegs aus den FCKW/HFCKW ist mit einem Anstieg der Emissionen zu rechnen. Alternative Technologien (z.B. Kälte- und Klimaanlage- und -geräte mit natürlichen Kältemitteln wie CO<sub>2</sub>) existieren in bestimmten Anwendungen bereits.

Ziel ist die Reduktion der extrem klimaschädlichen F-Gas-Emissionen.

### Sachstand:

Der Entwurf einer Verordnung zum Schutz des Klimas vor Veränderungen durch bestimmte fluorierte Treibhausgasen enthält chemikalien- und abfallrechtliche Regelungen, die darauf zielen, die Einträge klimaschädigender Stoffe in die Erdatmosphäre zu verringern. Der Verordnungsentwurf ist daher Bestandteil des Integrierten Klima- und Energiepaketes der Bundesregierung.

Schwerpunkt des Entwurfes ist die Ergänzung und Konkretisierung der geltenden Verordnung (EG) Nr. 842/2006 über bestimmte fluorierte Treibhausgase. Diese Verordnung sieht insbesondere Dichtheitskontrollen für Kälte- und Klimaanlage sowie Wärmepumpen, die fluorierte Treibhausgase enthalten, sowie Rückgewinnungspflichten für fluorierte Treibhausgase vor.

In Ergänzung zu diesen Vorschriften werden in dem vorliegenden Verordnungsentwurf Emissionsgrenzwerte auf der Grundlage des sog. „VDMA-Standards“ vorgeschlagen. Darüber hinaus werden die EG-rechtlichen Kontroll-, Rückgewinnungs- und Rücknahmepflichten konkretisiert und durch Anforderungen für mobile Einrichtungen ergänzt. Schließlich enthält der Vorschlag - in Erfüllung eines Regelungsauftrages aus der genannten EG-Verordnung - Anforderungen an die Betriebe und das Personal im Umgang mit fluorierten Treibhausgasen.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Der vom Kabinett beschlossene Verordnungsentwurf wird dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag zur Beratung zugeleitet.

## **24 Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Beschaffung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen (BMW)**

### Ziele:

Die öffentlichen Beschaffungsaktivitäten haben eine ganz erhebliche Vorbildfunktion. Auch wenn sich die Nachfrage der öffentlichen Hand auf eine Vielzahl von öffentlichen Auftraggebern und Einzelaufträgen verteilt, so ist ihr Gesamtvolumen doch von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Bisher war der Energieverbrauch bei der öffentlichen Beschaffung in der Regel von nachrangiger Bedeutung, obwohl Energiekosten in den meisten Fällen einen erheblichen Anteil der Betriebskosten darstellen.

Ziel ist die Reduktion des Energieverbrauchs des Bundes, die Entlastung des Bundeshaushalts und eine Vorbildfunktion für die Beschaffung von Effizienztechnologien und die Integration des Klimaschutzes.

### Sachstand:

Die Bundesregierung ist sich ihrer führenden Rolle und ihrer Vorbildfunktion bei der Lösung der zentralen Fragen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Sicherung und nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen bewusst. Deshalb hat sie in ihrer Kabinettsklausur am 23./ 24. August 2007 in Meseberg die Beschaffung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen in die dort beschlossenen „Eckpunkte für ein integriertes Energie- und Klimaprogramm“ aufgenommen und vereinbart, Leitlinien für umweltfreundliche, insbesondere energieeffiziente Beschaffungen des Bundes zu entwickeln. Die nachfolgend zusammenfassend zitierten Allgemeinen Verwaltungsvorschriften setzen diesen Beschluss um.

Bei der Beschaffung von Produkten und Dienstleistungen aller Bundesdienststellen soll im Rahmen der geltenden Vergaberegelungen künftig wie folgt verfahren werden:

Zunächst ist im Rahmen einer Bedarfsanalyse für die vorgesehene Beschaffung auch der Aspekt der energieeffizientesten Systemlösung zu prüfen.

Bei der Erstellung der Vergabeunterlagen, insbesondere der Leistungsbeschreibung, ist auch der Energieverbrauch in der Nutzungsphase zu berücksichtigen. Zur angemessenen Beachtung von Umweltschutz- und insbesondere Energieeffizienzaspekten sind darüber hinaus die Anforderungen des Umweltzeichens Blauer Engel, des Europäischen Umweltzeichens, des Energy Star oder vergleichbarer Energie- und Umweltzeichen sowie der Durchführungsmaßnahmen nach der EuP-Richtlinie zu berücksichtigen.

Soweit möglich und sachgerecht und sofern ein sachlicher Zusammenhang mit dem Auftragsgegenstand besteht, sind für die Ausführung des Auftrags auch umwelt- und energieeffizienzbezogene Vertragsbedingungen zu fordern.

Für die abschließende Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebotes sind neben den Anschaffungskosten die voraussichtlichen Betriebskosten über die Nutzungsdauer - vor allem die Kosten für den Energieverbrauch der zu beschaffenden Geräte - sowie die Abschreibungs- und Entsorgungskosten zu berücksichtigen (Lebenszykluskos-

tenprinzip). Der Zuschlag ist dann auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.

Die „Leitlinien für die Beschaffung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen“ sind Teil der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

Diese Regelung gilt für 4 Jahre ab dem Datum ihrer Verkündung im Gemeinsamen Ministerialblatt.

Weitere Maßnahmen:

Die Umsetzung der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften erfolgt durch die Bundesressorts in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich und mit Unterstützung einer ressort-übergreifenden Arbeitsgruppe „Grüner Einkauf“ unter der Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie. Die Arbeitsgruppe „Grüner Einkauf“ wird auch ein entsprechendes Monitoring durchführen sowie diese Allgemeinen Verwaltungsvorschriften gegenüber Ländern und Kommunen kommunizieren und für deren Nachahmung werben.

Damit leistet die Bundesregierung auch einen Beitrag zur Umsetzung von Artikel 5 der Richtlinie 2006/ 32/ EG über Endenergieeffizienz und Energiedienstleistungen.

## **25 Energieforschung und Innovation (BMWi (für Gesamthematik), BMU, BMBF, BMVBS, BMELV)**

### Ziele:

Umsetzung der dem Energiegipfel vorgelegten Roadmap für die Energieforschung.

Ein Kernpunkt des Integrierten Energie- und Klimaprogramms ist die Förderung von Forschung, Entwicklung und Demonstration neuer, moderner und wettbewerbsfähiger Technologien. Innovative Technologien, mit deren Hilfe Energie nachhaltig bereitgestellt und effizienter genutzt werden kann, erleichtern den Übergang zu einer nachhaltigen Energieversorgung und leisten einen wichtigen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel. Gleichzeitig eröffnen sie aber auch neue Exportchancen – und damit neue Möglichkeiten für Wachstum und Beschäftigung. Voraussetzung für neue innovative Technologien sind verstärkte Anstrengungen bei Forschung, Entwicklung und Demonstration.

### Sachstand:

Das 5. Energieforschungsprogramm der Bundesregierung bildet die Grundlage der aktuellen Förderpolitik des Bundes in den kommenden Jahren. Schwerpunkte liegen bei Energieeffizienz und erneuerbaren Energien. Diese Themen werden auch durch die High-Tech-Strategie und die im Rahmen des 6-Mrd.-Programms zusätzlich in die Energieforschung gelenkten Mittel wie etwa dem „Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ unterstützt. Damit kann Energie- und Klimaforschung auf einer guten Grundlage aufbauen.

Um die Innovationsprozesse weiter zu beschleunigen, wird die Bundesregierung laufende Aktivitäten in der Energie- und Klimaforschung verstärken sowie ausgewählte neue Initiativen starten. Hierzu gehört auch die Unterstützung strategischer Partnerschaften zwischen öffentlich und privat geförderter Forschung. Außerdem werden Grundlagenforschung und angewandte Forschung ausgebaut, um einerseits das kurz- bis mittelfristig bestehende Optimierungspotential zu erschließen und andererseits auch für die Zeit nach 2020 innovative Technologien zum Klimaschutz zur Verfügung zu stellen. Die Bundesregierung hat hierzu ab 2008 die Fördermittel für Energieforschung weiter erhöht und stellt für die unten genannten Maßnahmen bis 2011 insgesamt rd. 1,5 Mrd. € zur Verfügung.

Die Maßnahmen im Einzelnen:

### **1. Start eines Technologieprogramms „Klimaschutz und Energieeffizienz“ (BMWi):**

BMWi hat seine Fördermaßnahmen im Bereich der nicht-nuklearen Energieforschung in einem neuen Programm „Klimaschutz und Energieeffizienz“ gebündelt und in Einzelbereichen ausgebaut. Ziel sind v.a. kurz- bis mittelfristige Erfolge, die durch Konzentration auf angewandte F&E und Demonstrationsprojekte sichergestellt werden sollen. Das Programm umfasst folgende Schwerpunkte:

- Fortführung und Ausbau der traditionellen Fachprogramme „Moderne Kraftwerkstechnologien auf Basis von Kohle und Gas einschließlich CO<sub>2</sub>-Abtrennung und -speicherung (COORETEC)“, „Brennstoffzellen“, „Energieoptimiertes Bauen“ sowie „Effiziente Energienutzung in Industrie, Gewerbe,

Handel und Dienstleistung“ und Erweiterung um öffentlichkeitswirksame Demonstrationsprojekte,

- Aufbau neuer Fachprogramme bzw. Förderschwerpunkte „Stromspeicher“, „Energieeffiziente Stadt“, „E-Energy: IKT-basiertes Energiesystem der Zukunft“ sowie „Hochtemperatursupraleitung“.

Erste Förderkonzepte zu den Themen „COORETEC“, „Energieoptimiertes Bauen“, „Energieeffiziente Fernwärmeversorgung“ sowie „Energieeffiziente Stadt“ wurden veröffentlicht.

In den kommenden Jahren (2008 bis 2011) stellt das BMWi für sein Programm rd. 470 Mio. € zur Verfügung. Flankiert wird das Programm durch die institutionelle Förderung der Energieforschung im DLR.

## **2. Ausbau der Forschung zur Nutzung erneuerbarer Energien insbesondere in innovativen Feldern (BMU):**

Das BMU verstärkt weiter die Förderung angewandter FuE- und Demonstrationsprojekte in den Bereichen Fotovoltaik, Windenergie, Geothermie, Niedertemperatur-Solarthermie und Solarthermische Kraftwerke sowie Projekte zur Integration der erneuerbaren Energien in die Energieversorgungsstrukturen. In allen Bereichen geht es vorrangig darum, die Kosten der Technologien zur Nutzung der erneuerbaren Energien drastisch zu senken, damit diese die Degressionsziele des EEG erreichen und schrittweise an die Wettbewerbsfähigkeit mit konventionellen Energieträgern herangeführt werden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt bei der Nutzung der Windenergie im Offshore-Bereich. Hier soll durch das vorgesehene Testfeld „Alpha Ventus“ und ein umfassendes begleitendes Forschungsprogramm ein Durchbruch erreicht werden. Ein weiterer Schwerpunkt stellen systemorientierte Projekte, die auf eine Optimierung von Gesamtsystemen im Zusammenhang mit erneuerbare Energien abzielen. Dabei geht es z.B. sowohl im Strom- als auch im Wärmebereich um Technologien zur Integration fluktuierender erneuerbarer Energiequellen in das jeweilige Gesamtsystem (z.B. durch Speichertechnologien, virtuelle Kraftwerke, smart grids etc.).

In den kommenden Jahren (2008 bis 2011) stellt das BMU rd. 400 Mio. € zur Verfügung.

## **3. Start eines Programms zur Grundlagenforschung in der Energieforschung, u.a. mit Schwerpunkt bei CO<sub>2</sub>-Speicherung (BMBF):**

In dem Programm „Grundlagenforschung Energie 2020+“ soll ab 2008 die Entwicklung neuer technologischer Optionen gefördert werden, die noch langwierige, grundlegende Forschungsarbeit erfordern. Schwerpunktgebiete sind die Dünnschichtphotovoltaik und die organische Photovoltaik, die solare, biomimetische Erzeugung von Wasserstoff, die Bioenergiekonversion und die Entwicklung hochleistungsfähiger elektrischer Energiespeicher. Im Bereich der Energieeffizienz sollen u.a. Optimierungskonzepte für Energiesysteme als Ganzes untersucht werden. Dazu gehören u.a. auch energierelevante sozioökonomische Untersuchungen. Weitere wichtige Themen sind die CO<sub>2</sub>-Speicherung als Schlüsselement klimaneutraler Kohlenutzung, die Fusionsforschung als Langfrist-Energieoption und der Erhalt der kerntechnischen Kompetenz für die Sicherheit der laufenden Kernkraftnutzung. Die Förderung junger Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen für die Nachwuchssicherung in der Energieforschung hat im Programm einen besonderen Stellenwert. Die Förde-

rung von Forschungsprojekten soll eng mit der institutionellen Forschungsförderung verzahnt werden. Die Vernetzung von Wissenschaft und Industrie in der Forschung wird im Rahmen strategischer Allianzen vorangetrieben.

In den kommenden Jahren (2008 bis 2011) stellt das BMBF für dieses Programm rd. 200 Mio. € zur Verfügung.

#### **4. Stärkung der Forschung zur energetischen Nutzung der Biomasse (BMELV, BMU, BMBF, BMVBS):**

Ziel der Bundesregierung ist ein wirtschaftlich tragfähiger und nachhaltiger Ausbau der Bioenergie. Alle Aktivitäten im Bereich der Förderung der Bioenergieforschung und -entwicklung sind eingebettet in die Hightech-Strategie für Deutschland.

Zusammen mit Wissenschaft und Industrie sind Biomassepotenziale zu erschließen, Technologien weiter zu entwickeln, Rahmenbedingungen zu überprüfen und anzupassen. Dabei arbeiten die beteiligten Ressorts in enger Vernetzung.

Das BMELV bereitet die Schaffung des Deutschen Biomasseforschungszentrums (DBFZ) vor, das seine Arbeit zum 01.01.2008 in Leipzig aufnehmen soll. Das DBFZ soll sich insbesondere mit technologischen, aber auch ökonomischen und ökologischen Fragen der Forschung und Entwicklung fester, flüssiger und gasförmiger Bioenergieträger in Deutschland befassen und durch Kompetenz und Kapazität national und international herausragen.

In den kommenden Jahren (2008 bis 2011) stellt das BMELV bis zu 45 Mio. € für die Bioenergieforschung zur Verfügung.

#### **5. Technologie- und Effizienzprogramm für zukünftige Antriebstechnologien (BMVBS / BMU / BMWi / BMBF):**

Siehe hierzu gesonderter Bericht (Maßnahme 26 „Elektromobilität“)

#### **6. Ausbau der gebäudebezogenen Anwendungsforschung (BMVBS)**

Volkswirtschaftliche Aufgaben, wie der Klimaschutz und die Ressourcenschonung, können nicht ohne zusätzliche Forschung im Gebäudebereich effizient umgesetzt werden. BMVBS hat seine Bau-Forschungsaktivitäten in der Forschungsinitiative „Zukunft Bau“ gebündelt. Ziel der Initiative ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Bauwesens im europäischen Binnenmarkt zu stärken und bestehende Defizite insbesondere im Bereich technischer, baukultureller und organisatorischer Innovationen zu beseitigen. Im Rahmen der Forschungsinitiative wurden Forschungscluster mit konkreten Forschungsvorhaben zum energieeffizienten Bauen gebildet. Sie befassen sich mit anwendungsbezogener Forschung hinsichtlich der Instrumente für mehr Energieeffizienz und - ergänzend zum BMWi-Fachprogramm „Energieoptimiertes Bauen“ - der Anwendung neuer Technologien im Bauwesen. Pro Jahr werden ca. 2,5 Mio Euro Bundesmittel für die Energieeffizienzcluster bereitgestellt. Sie werden durch Branchenmittel flankiert.

#### **7. Bis Oktober 2007 Vorlage einer HighTech-Strategie zum Klimaschutz, in der wichtige Themenfelder zusammen mit der Wirtschaft bearbeitet werden:**

Die Hightech-Strategie zum Klimaschutz wurde auf dem 2. Klima-Forschungsgipfel am 16.10.07 vom BMBF vorgestellt. Sie enthält die forschungspolitischen Leitlinien

zum Klimaschutz der Ressorts BMBF, BMWi, BMU, BMVBS, BMELV für die kommenden Jahre.

Die Strategie erfasst die Branchen und Technologiefelder Energie, Chemie, Materialien, Gebäude und Wohnen, Mobilität und Verkehr, Land- und Forstwirtschaft sowie Finanzwirtschaft. Erste Partnerschaften zwischen Wirtschaft und Wissenschaft können sofort umgesetzt werden: Organische Photovoltaik, verbesserte Energiespeicher, CO<sub>2</sub>-Reduktion im Automobilbereich, Abscheidung und Speicherung von CO<sub>2</sub> bei fossilen Kraftwerken.

Als integrierte Forschungsstrategie fokussiert die Strategie die Grundlagenforschung auf die jetzt relevanten Kernthemen: verlässliche mittel und längerfristige Klimaprojektionen und Prognosen, Wechselwirkung zwischen Biogeosphäre und Klima, Forschung zur Anpassung an den Klimawandel, Steuerungsfaktoren für Klimaschutz und Klimaanpassung: politisches und sozio-ökonomisches Potential.

Ein „Climate Service Center“ wird das Wissen über den Klimawandel und über Maßnahmen zum Klimaschutz für alle Bereiche von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft nutzerspezifisch aufarbeiten und kommunizieren.

In den kommenden Jahren (2008 bis 2011) stellt alleine das BMBF ca. 500 Mio. € zur Verfügung (davon ca. 100 Mio. € aus dem BMBF-Programm „Grundlagenforschung Energie 2020+“).

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Die Ressorts verstärken im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die Förderung von Forschung und Entwicklung moderner Energietechnologien. Hinzu kommen zahlreiche neue Initiativen, die dazu beitragen, die energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung zu erreichen. Die Umsetzung der Maßnahmen und Initiativen erfolgt auf der Basis einer Gesamtstrategie sowie individueller, gemeinsam mit Wirtschaft und Wissenschaft abgestimmter Planungen.



## 26 Elektromobilität (BMW i / BMVBS / BMBF / BMU)

### Ziel:

Elektrische Fahrzeugantriebe bieten mittel- und langfristig die größten Potenziale zur Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie der Importabhängigkeit von Erdöl. Denn einerseits kann durch die Nutzung elektrischer Energie die Anzahl der einsetzbaren Primärenergien deutlich erweitert werden, wobei so auch der Zugriff auf das gesamte Spektrum der erneuerbaren Energien möglich wird. Andererseits ermöglicht der hohe Wirkungsgrad des Elektroantriebs auch die effiziente Nutzung der eingesetzten Energie.

Daher wird vor allem beim Pkw-Antrieb sowie im Flotten- und Verteilerverkehr zukünftig die Elektrifizierung der Antriebe, in Verbindung mit einer innovativen Batterie- und Brennstoffzellentechnologie, einen immer höheren Stellenwert einnehmen.

Daneben weisen Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb vor Ort keine CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen (insb. Feinstaub und NO<sub>x</sub>) auf und verursachen geringere Lärm-Belastungen.

Mit einer intelligenten Integration der zusätzlichen Stromnachfrage und der Speicherkapazität der Traktionsbatterien in das zukünftige Energiesystem kann zudem ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Netzmanagements geleistet werden. Dies würde vor allem die Regelung der Netzstabilität bei einem wachsenden Anteil an fluktuierendem Strom aus erneuerbaren Energien vereinfachen und gleichzeitig Effizienzreserven nutzbar machen.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, ihre Anstrengungen zu bündeln und zu erhöhen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands bei dieser Zukunftstechnologie zu stärken, die Marktentwicklung zu beschleunigen und – ähnlich wie beispielsweise in Japan und den USA – dafür eine langfristige und koordinierte Forschungs- und Entwicklungsförderung zu ermöglichen.

Um die ambitionierten Zielsetzungen der Bundesregierung im Bereich der Energie- und Klimapolitik zu erreichen, ist es erforderlich, den zusätzlichen Bedarf an elektrischer Energie in diesem Sektor durch Strom aus erneuerbaren Energien zu decken.

### Sachstand:

Eine entscheidende Voraussetzung für eine Markteinführung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind leistungsfähige und dauerhaltbare Batterien. Die Batterietechnologie hat zwar in den vergangenen Jahren wichtige Fortschritte – beispielsweise bei den Ladezeiten, der Energiedichte, im Temperaturhaushalt und bei Sicherheitsanforderungen – erzielt. Die Herausforderung besteht aber darin, eine für die Anforderungen des heutigen Verkehrs und die Käuferansprüche ausreichende Energiespeicherkapazität bei akzeptablem Volumen und Gewicht, kurze Ladezeiten und eine ausreichend große Leistungsabgabe zu erreichen. Es ist davon auszugehen, dass die Lithium-Ionen-Technologie für die Anwendung im Fahrzeugbereich das größte Potenzial hat, diesen Anforderungen zu genügen. Wegen des noch erheblichen Entwicklungsbedarfs sind verstärkte Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen bis hin zur Erprobungs- und Einsatzreife entscheidend.

Hochleistungsbatterien werden für Fahrzeuge mit folgenden Antriebskonzepten benötigt:

- Hybridfahrzeuge (HEV)
- Plug-In Hybridfahrzeuge (PHEV), kombiniert mit einem Verbrennungsmotor oder einer Brennstoffzelle (BZ)
- Brennstoffzellenfahrzeuge (BZV)
- Batterie-Elektrofahrzeuge (BEV)

Daneben ist die Weiterentwicklung des entsprechenden Batteriemagements sowie der erforderlichen Leistungselektronik notwendig. Bei elektrischen Antrieben und der Fahrzeugtechnik besteht in Deutschland schon aufgrund der traditionell starken Automobil-, Maschinenbau-, Elektrotechnik- und Elektronikindustrie ein großes Know-how, auf welches man zurückgreifen kann.

Mit der Verfügbarkeit von Hochleistungsbatterien auf Basis der Lithium-Ionen-Technologie werden sich zugleich Möglichkeiten ihres Einsatzes im stationären Bereich zur Speicherung von regenerativ erzeugter Elektroenergie ergeben. Eine Schlüsselfrage wird der Aufbau einer solchen Batteriefertigung in Deutschland sein. Die dazu notwendige Investitionsentscheidung der Industrie setzt entsprechende Nachfrageimpulse der Anwenderbranchen im mobilen wie stationären Bereich voraus.

Neben den Entwicklungsaktivitäten der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie hat auch die Bundesregierung eine Reihe von Förderaktivitäten im Bereich Elektromobilität gestartet oder wird dies zeitnah tun:

**BMWi:** Im Rahmen des Energieforschungsprogramms wird die Forschung und Entwicklung von Speichertechnologien im Wesentlichen für die stationäre Anwendung zu einem neuen Förderschwerpunkt ausgebaut. Erste Projektideen mit intensiver Beteiligung namhafter deutscher Unternehmen liegen vor. Im Hinblick auf mobile Anwendungen werden neue Energiespeicher sowie Komponenten zur Gewährleistung eines effizienten Energiemanagements für den Einsatz in Hybridfahrzeugen aus dem Verkehrsforschungsprogramm gefördert.

**BMBF:** Das BMBF hat am 5. November 2007 die Innovationsallianz „Lithium-Ionen-Batterie LIB 2015“ zur Entwicklung einer neuen Batterie-Generation auf der Basis der Lithium-Ionen-Technologie gestartet. Ziel ist die Entwicklung leistungsstarker (Steigerung um Faktor 5 – 10), effizienter, leichter, sicherer, preiswerter und konkurrenzfähiger Energiespeicher für mobile und stationäre Anwendungsfelder. Die Innovationsallianz beinhaltet ein starkes Engagement der Wirtschaft. So hat sich ein Industriekonsortium (BASF, BOSCH, EVONIK, LiTec und VW) verpflichtet, in den nächsten Jahren 360 Millionen Euro für Forschung und Entwicklung an der Lithium-Ionen-Batterie zu investieren. Ergänzend hierzu wird das BMBF in den nächsten vier Jahren auf der Basis einer offenen Bekanntmachung 60 Millionen Euro für Fördermaßnahmen bereitstellen. Die gemeinsamen Forschungen werden sich auf die Entwicklung und Umsetzung neuer Material-, Fertigungs- und Systemintegrationskonzepte konzentrieren.

**BMU:** Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge versprechen eine effiziente Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehrssektor. Daher beabsichtigt das BMU, ein Pilotprojekt zum Aufbau einer kleinen Flotte von Fahrzeugen mit dieser Antriebsform zu fördern.

Dies stellt auch den ersten Schritt zur Durchführung des vom Kabinett beschlossenen Feldversuchs dar. Darüber hinaus wird derzeit im Auftrag des BMU ein Konzept zur Netzintegration der durch Elektromobilität zusätzlich generierten Stromnachfrage sowie zur Bindung dieser Nachfrage an erneuerbare Energiequellen erarbeitet.

**BMVBS:** Das laufende „Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ (NIP) enthält eine Vielzahl von Batteriethemata. Brennstoffzellenantriebe, ob bei PKW, Bus oder Leichtfahrzeugen, sind hybridisiert, verfügen also über Batterieelemente. Sowohl Brennstoffzellen- wie auch Elektrofahrzeuge greifen auf identische oder vergleichbare Komponenten zurück. Beide Optionen sind zudem miteinander kombinierbar (Brennstoffzelle als Range-Extender). F&E in diesen Bereichen kommt daher beiden Anwendungen gleichermaßen zu Gute.

#### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Mit den beschriebenen Maßnahmen und Aktivitäten bestehen in Deutschland gute Voraussetzungen für die Ausarbeitung einer Strategie zur Förderung der Elektromobilität. Dazu haben die beteiligten Ressorts eine „Koordinierungsplattform Elektromobilität“ gegründet, die gemeinsam von den wesentlichen Akteuren ein langfristig angelegtes Forschungs- und Entwicklungsprogramm (Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, Laufzeit 10 Jahre) entwickeln wird. Damit soll gemeinsam mit Wissenschaft, Industrie und Politik eine konzertierte Forschungs- und Entwicklungsstrategie entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Grundlagen – Materialien, Komponenten, Zelle, Batterie, Gesamtsystem, Anwendung) initiiert und vorangebracht werden.

In den vergangenen Wochen haben dazu bereits verschiedene Workshops (u.a. mit der Automobilindustrie, Zulieferern und der Batterieindustrie) stattgefunden. Die Bündelung und Koordinierung der unterschiedlichen Aktivitäten war eine der zentralen Botschaften an die Politik. Dieser intensive Dialog wird fortgesetzt werden, um gemeinsam die Probleme und die Möglichkeiten zu besprechen und die Ziele und die Zwischenschritte abzustimmen.

Zusätzliche Begleitforschung muss die Akzeptanz, Ökobilanz sowie energie- und verkehrswirtschaftliche Fragestellungen (z.B. „Tank“-Infrastruktur) der Elektromobilität insb. auch im Kontext erneuerbarer Energien analysieren und technologische Mindestanforderungen formulieren.

Schwerpunkte liegen bei F & E (z.B. Batterieentwicklung, Material- und Sicherheitsforschung) in der Produkt- und Systementwicklung (z.B. Batteriemangement, Sensorik, Leistungselektronik) sowie bei entsprechenden Feldversuchen (Feedback für F&E; technologische Mindestanforderungen).

Eine frühzeitige Technologieerprobung im realen Umfeld oder im Alltagsbetrieb unterstützt eine zielgerichtete Forschung. Daher werden mit den Akteuren der Automobil- und Zulieferindustrie, der Energieversorger und Netzbetreiber gemeinsam Feldtests durchgeführt, die technologieoffen den Einsatz von Fahrzeugen mit Elektroantrieb erproben.

Bis zum Sommer 2008 werden die jeweiligen Aktivitäten strukturell und inhaltlich in einem „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ abgestimmt. Der Entwicklungsplan soll auch eine Konzeption zur Netzintegration und Planungen von Feldtests beinhalten sowie relevante anwendungsnahe Begleitforschung definieren. Zur Unterstützung der Koordinierungsplattform soll die Einrichtung einer Geschäftsstelle/Koordinierungsstelle Elektromobilität geprüft werden.

## **27 Internationale Projekte für Klimaschutz und Energieeffizienz (BMU, BMWi, Beteiligung BMZ)**

Maßnahme 27 umfasst Initiativen der Bundesregierung zur Stärkung deutscher Exporte und Investitionen im Ausland in den Bereichen Klimaschutz und Energieeffizienz.

### Ziele:

Die Bundesregierung hat hierzu in Meseberg folgenden Beschluss gefasst: „Unterstützung und systematische Stärkung der Beteiligung deutscher Unternehmen an den projektbezogenen Mechanismen auch um deren Verpflichtungen im Rahmen des Emissionshandels kostengünstig zu erfüllen. Förderung des Exports klimaschonender und energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen durch die deutsche Wirtschaft.“

### Sachstand:

Auf ausländischen Märkten für Klimaschutz- und Energieeffizienzprojekte hat Deutschland mit seinem technologischen Leistungsprofil und mit seinen Dienstleistungsqualitäten hervorragende Beteiligungsmöglichkeiten. Nachdem deutsche Projekte im Rahmen der Kyoto-Mechanismen nur einen bescheidenen Anteil aufwiesen, konnte der Wert auf aktuell 3,7 % erhöht werden. Aus Sicht der Bundesregierung liegt das Potential aber wesentlich höher. Die Bundesregierung hat deswegen Anfang des Jahres den Unternehmen ermöglicht, bis zu 450 Mio. Zertifikate aus JI/CDM-Projekten in der gesamten zweiten Handelsperiode des Europäischen Emissionshandels zu nutzen.

Bei Energieeffizienztechnologien und Dienstleistungen im Bereich Energieeffizienz ist Deutschland internationaler Markt- und Innovationsführer. Diesen komparativen Vorteil im Bereich Energieeffizienz gilt es verstärkt zu nutzen. Die Bemühungen anderer Industrieländer wie auch der Schwellen- und Entwicklungsländer um mehr Energieeffizienz eröffnen erhebliche Marktpotenziale für deutsche Unternehmen. Genau hier setzt die Exportinitiative Energieeffizienz an: Mit dieser Initiative werden deutsche Unternehmen sowohl bei der Erschließung der großen, strategischen Industrie- und Wachstumsmärkte als auch beim Aufbau, der Ausweitung und der langfristigen Stabilisierung ihrer Exporttätigkeit unterstützt.

Folgende Maßnahmen wurden festgelegt:

### **1. Maßnahmen im Rahmen der CDM/JI – Initiative (BMU)**

Mit einem umfangreichen Maßnahmenbündel, das sowohl klassische Kooperationsinstrumente wie Informationsbereitstellung, Geschäftsreisen, Kontaktanbahnung enthält, als auch auf innovative Ansätze und Aktivitäten wie z.B. Projektmatching setzt, soll deutschen Unternehmen der Zugang zum CDM/JI-Markt erleichtert werden. Das BMU konnte in den letzten 1-2 Jahren gute Erfahrungen mit einzelnen Pilotmaßnahmen gewinnen. Auf der Basis der nun möglichen Finanzierung der CDM/JI-Initiative durch das BMU (aus bestehenden Titelanträgen) sollen die Maßnahmen in einem steten Dialog über Projektchancen in den Entwicklungs- und Transformationsländern gemeinsam mit Unternehmen und Verbänden entwickelt werden. Im Mittelpunkt der Aktivitäten stehen:

**JI-/CDM-Informationsnetzwerke in Gastländern und Regionen:** In ausgewählten Schwerpunktländern werden anknüpfend an dort bestehende deutsche Strukturen (bspw. von GTZ, AHK, Unternehmen) Netzwerke geschaffen, die den engen und regelmäßigen Kontakt zu den dortigen Unternehmen, Behörden und weiteren Akteuren pflegen. Die Netzwerke werden unmittelbar verknüpft mit den Maßnahmen der CDM/JI-Initiative und bilateralen Kooperationsvereinbarungen des BMU. Die Tätigkeit der Netzwerke dient der besseren Orientierung in den Gastländern, der Identifikation von Investitionschancen aber auch zugleich dem Kapazitätsaufbau in den Gastländern. Die Netzwerke stehen den anderen Ressorts offen. Zu den wichtigen CDM/JI Partnerländern gehören z.B. China, Indien, Brasilien, Russland, Ukraine und Mexiko.

**Projektpipeline und Handelsplattform:** Dieses Element soll den Zugang deutscher Unternehmen zu JI- und CDM Projektmöglichkeiten erleichtern. Hierzu werden Projektansätze aus bereits laufenden bilateralen Kooperationen sowie durch eigenständige Mobilisierung und Akquise aufbereitet. Das BMU integriert in dieses Konzept Qualitätskontrollen, um die Verlässlichkeit der Projektvorschläge zu erhöhen. Projektpipelines helfen die Zusammenarbeit auf Dauer zu stellen. Auf den Projektpipelines aufbauend sollen interessante Projekte deutschen Investoren, Projektentwicklern und Technologielieferanten insbesondere im Rahmen von Investorenforen zur Verfügung gestellt werden, um auf diese Weise zu einer realen Umsetzung der Projekte beizutragen. Auch andere Vermarktungsinstrumente sind geplant.

**Fortentwicklung von CDM/JI:** Dies umfasst zum einen die instrumentelle Weiterentwicklung des projektbezogenen zu einem breiteren, programmatischen Ansatz. Hier sollen in Zusammenarbeit mit Projektentwicklern modellhaft programmatische Ansätze entwickelt werden, die in den Gastländern gute Realisierungschancen haben. Zum anderen sollen in wichtigen Klimaschutzhandlungsfeldern Investitionsbarrieren abgebaut werden, indem bspw. die Erarbeitung von Methodologien in Bereichen wie der Energieeffizienz im Gebäudebereich und des Verkehrs unterstützt wird. Zielgruppen der CDM/JI-Initiative sind insbesondere KMU, die dem EU-Emissionshandel unterliegen, Beratungsunternehmen sowie Technologienanbieter aus den Bereichen Energieeffizienz und Erneuerbare Energien.

Die CDM/JI-Initiative entwickelt zukünftig mit den Exportinitiativen Energieeffizienz und Erneuerbare Energien spezielle Module, um Synergieeffekte zu nutzen.

## **2. Exportinitiative Energieeffizienz (BMW)**

Die Exportinitiative besteht aus vielen Einzelmodulen. In Abstimmung mit dem Steuerungskreis der Exportinitiative Energieeffizienz können neben dem BMWi auch andere Teilnehmer, auch andere Ressorts, weitere Module unter der Dachmarke der Bundesregierung einstellen (wie zum Beispiel die oben genannten Module bzw. Maßnahmen im Rahmen der CDM/JI-Initiative).

In Ländern, in denen bereits ein Markt für Energieeffizienztechnologien existiert, werden vom BMWi die klassischen Instrumente einer Exportinitiative eingesetzt. Diese werden aus dem bestehenden Titelantrag des BMWi finanziert und bestehen aus folgenden Modulen:

**Modul „Auslands-Messeprogramm“:** Das Messeprogramm für den Bereich Energieeffizienz ist mit vier Messen im Jahr 2007 angelaufen. Im Jahr 2008 wird interessierten Unternehmen die Möglichkeit zur Beteiligung an neun Auslandsmessen (u.a. in Indien, China, den Vereinigten Arabischen Emiraten, den USA und Brasilien) zum Thema Energieeffizienz angeboten.

**Modul „AHK-Geschäftsreisen“ – Systematische Anbahnung von Geschäftsbeziehungen:** Dieses Modul wird in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK), den Industrie- und Handelskammern (IHKs) in Deutschland, den Auslandshandelskammern (AHKs) und dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) durchgeführt. Die ersten elf Projekte für 2007 sind angelaufen und werden bis Mitte Dezember abgeschlossen. Weitere 20 bis 25 Projekte sind für 2008 vorgesehen. Hiervon sind bereits zehn Projekte fest geplant.

**Modul „Informationsveranstaltungen und Einkäuferreisen“:** Mittels gezielter Informationsveranstaltungen werden exportwillige Unternehmen in Deutschland über ihre jeweiligen Marktchancen in ausgewählten Ländern informiert. Bei so genannten Einkäuferreisen werden ausländische Einkäufer direkt zu deutschen Anbietern gebracht. Dieses Modul wird in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Außenwirtschaft (bfai) und den im Rahmen einer Ausschreibung von bfai ausgewählten Projektdurchführern angeboten. Die ersten 10 Projekte werden noch in diesem Jahr konzipiert und Anfang 2008 durchgeführt.

**Modul „Leuchtturmprojekte“:** Realisierung von Vorzeigeprojekten im Bereich Energieeffizienz bei öffentlich zugänglichen deutschen Institutionen und Einrichtungen im Ausland, die für ein effektives Marketing hocheffizienter deutscher Technologie genutzt werden können.

In anderen Ländern muss der Markt für Energieeffizienztechnologien strategisch aufgebaut werden. Hierzu sollen – abhängig von den jeweiligen landesspezifischen Erfordernissen sowie der Verfügbarkeit zusätzlicher Haushaltsmitteln (in 2008 nur möglich aus Erlösen aus dem Verkauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten) bzw. von Mitteln anderer Akteure z.B. aus der Wirtschaft – folgende Maßnahmen für politische, administrative und privatwirtschaftliche Entscheidungsträger und Multiplikatoren, aber auch für Multiplikatoren im Bereich beruflicher Qualifikation, angeboten werden. Maßnahmen in Entwicklungsländern werden mit anderen Maßnahmen der Bundesregierung in diesem Bereich abgestimmt.

**Qualifizierungs-Projekte für Fachpersonal und (zukünftige) Entscheidungsträger:** Nur wenn qualifiziertes Fachpersonal (Planung und Umsetzung) für den Einsatz von Effizienztechnologien vor Ort zur Verfügung steht, können deutsche Anbieter vergleichsweise kostengünstig exportieren. In Ländern, in denen dieses Fachpersonal noch nicht vorhanden ist, muss die Qualifizierung erst noch erfolgen. Derart aus- bzw. weitergebildete Fachkräfte wirken darüber hinaus auch als Multiplikatoren für Energieeffizienztechnologien im jeweiligen Land. Dieses Modul befindet sich in der Konzeptionsphase und wird als Public-Private-Partnership-Projekt in Zusammenarbeit mit interessierten deutschen Unternehmen voraussichtlich in der 1. Jahreshälfte 2008 in mehreren Ländern als Pilotprojekt anlaufen.

**„Know-how Transfer-Projekte“ für ausländische Multiplikatoren und Entscheidungsträger:** Entscheidungsträger müssen, um (deutsche) Effizienztechnologien einzusetzen, erkennen, dass es diese gibt und welche Einsparungen damit erzielt werden können. Derartige Projekte (Schulungen, Workshops) sollen in Zusammenarbeit mit und unter Beteiligung von deutschen Unternehmen durchgeführt werden und damit zur Verbesserung der politischen und administrativen Rahmenbedingungen – und damit zum Kapazitätsaufbau – in den Zielländern beitragen.

**Beratung administrativer Entscheidungsträger zu Normung und Standardisierung:** Die Übernahme deutscher bzw. europäischer Normen und Standards im Aus-

land würde deutschen Unternehmen - insbesondere KMU – den Export deutlich erleichtern sowie Zeit und Kosten sparen.

**Multiplikatorenreisen:** Hierbei sollen – ähnlich wie bei Reisen ausländischer Einkäufer zu deutschen Anbietern von Effizienztechnologie (Einkäuferreisen) – Multiplikatoren zu deutschen Unternehmen gebracht werden, um bei ihnen deutsche Produkte und Dienstleistungen aus dem Bereich der Energieeffizienz bekannt zu machen.

*Zeitplan für weitere Maßnahmen:*

Die Exportinitiative Energieeffizienz ist im Juli 2007 gestartet worden und wird, wie oben im Einzelnen beschrieben, zügig weiter aufgebaut. Die CDM/JI-Initiative wird im Januar 2008 starten.

Darüber hinaus sollen aus den Veräußerungserlösen im Jahr 2008 bis zu 120 Mio. EUR für internationale Projekte im Bereich Klimaschutz verwendet werden. Die Verwendung dieser Mittel wird im Bereich der Entwicklungsländer mit dem BMZ abgestimmt. Insgesamt werden BMU und BMZ sicherstellen, dass sich die deutschen anrechnungsfähigen ODA-Aufwendungen hierdurch um mindestens 120 Mio. EUR erhöhen.



## **28 Berichterstattung der Botschaften und Konsulate (AA)**

Die aktuelle und umfassende Berichterstattung der Auslandsvertretungen zu energie- und klimapolitischen Themen leistet einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung der nationalen Energie- und Klimapolitik. Energie- und klimapolitische Entwicklungen im Ausland haben Rückwirkungen auf die nationale Politik, diese selbst erfolgt zu einem großen Teil in Umsetzung europäischer und internationaler Vereinbarungen.

### Ziele:

Intensivierung der klima- und energiepolitischen Berichterstattung, Fokussierung auf Bereiche, die für die integrierte Klima- und Energiepolitik der Bundesregierung relevant sind.

### Sachstand:

Das Auswärtige Amt hat mit Drahterlass vom 18. September 2007 Weisung an die Botschaften, Konsulate und Vertretungen bei internationalen Organisationen erteilt, verstärkt regelmäßig sowie anlassbezogen zu energie- und klimapolitischen Themen zu berichten. Gleichzeitig wurden die Auslandsvertretungen umfassend über Inhalte und Zielsetzung des Klima- und Energieprogramms der Bundesregierung unterrichtet. Die Wahrnehmung der internationalen Vorreiterrolle des Klima- und Energieprogramms der Bundesregierung konnte auf diesem Wege verstärkt werden.

Schon jetzt ist eine Intensivierung und Fokussierung wie auch eine Zunahme der energie- und klimapolitischen Berichterstattung deutlich erkennbar. Dies betrifft neben der Fortsetzung der energiepolitischen Jahresberichterstattung aus strategisch wichtigen Ländern insbesondere die Berichterstattung zu:

- Entwicklungen im Energiesektor des Gastlandes (politische Strukturen, Gesetzesänderungen etc.),
- Entwicklungen mit Auswirkungen auf die Energieversorgungssicherheit in Deutschland und der EU (z.B. Energieinfrastrukturprojekte, neue Förderlizenzen),
- Politik des Gastlandes zu Erneuerbaren Energien (aktuell auch zu IRENA: von Deutschland ausgehende Initiative für eine Internationale Agentur für Erneuerbare Energien) und Energieeffizienz,
- Chancen für deutsche Unternehmen im Gastland im Energie- und Klimaschutzbereich, einschließlich Erneuerbare Energien; Chancen der Zusammenarbeit auf Grundlage der CDM- und JI- Mechanismen,
- Forschungsvorhaben und Ausschreibungen im Gastland in den Bereichen neue emissionsarme Energietechnologien, Erneuerbare Energien und Energieeffizienz,
- Energie- und Klimapolitik in internationalen Organisationen.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Periodische Auswertung und Analyse der bisherigen Berichterstattung. Jeweils zum einheitlichen Versetzungstermin jedes Jahres Erneuerung und Bestätigung der Bitte um Berichterstattung, damit Kontinuität gewährleistet ist.

## 29 Transatlantische Klima- und Technologieinitiative (AA, BMWi)

### Ziele:

Engere transatlantische Zusammenarbeit und Abstimmung im Klima- und Technologiebereich zwischen den USA und der EU. Beide gehören zu den leistungsfähigsten Hochtechnologie-Standorten. Es bieten sich insbesondere Kooperationen an in den Bereichen Clean Coal, Entwicklung erneuerbarer Energien und Energieeffizienz als Schlüssel zur verstärkten Einbeziehung der USA in die Bekämpfung des Klimawandels. Pfeiler einer verstärkten Zusammenarbeit ist dabei auf europäischer Seite die EU-Kommission.

### Sachstand:

Fortschritte bei der Zertifizierung von Biokraftstoffen konnten auf der ersten Sitzung des Transatlantischen Wirtschaftsrats am 09. November 2007 erzielt werden. Die Konvergenz der Standards für reine Biokraftstoffe wurde durch eine Einigung über die Kompatibilität bestehender Standards eingeleitet, gleichzeitig wurden Verhandlungsthemen für das weitere Vorgehen in 2008 definiert. Die Bundesregierung befindet sich im intensiven Gespräch mit der EU-Kommission und der US-Regierung, um hier zu weiteren Fortschritten zu kommen.

### Zeitplan für weitere Maßnahmen:

Die Intensivierung der Zusammenarbeit in den Bereichen Clean Coal und Erneuerbare Energien/Energieeffizienz wird durch einen transatlantischen Wissenschaftsdialog zur Energieforschung zwischen Forschungseinrichtungen und Universitäten fortgesetzt. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat angeboten, die Federführung auf europäischer Seite zu übernehmen, auf US-amerikanischer Seite das National Renewable Energy Laboratory (NREL) im Auftrag des Department of Energy. Ein erstes Treffen des transatlantischen Wissenschaftsdialogs könnte im ersten Halbjahr 2008 stattfinden.

Die Arbeiten des erfolgreichen EU-US-Unternehmerforums im März 2007 in Washington werden im Rahmen der Konferenz WIREC (Washington International Renewable Energy Conference) im März 2008 fortgesetzt. Der Fokus liegt auf vier prioritären Bereichen: Biokraftstoffe, Energieproduktion, Energieeffizienz sowie Forschung & Entwicklung. Der Schlüssel zur Intensivierung der Zusammenarbeit in diesen Bereichen liegt in der Harmonisierung von Standards.

Ein weiterer Schlüssel zur Intensivierung der transatlantischen Forschungszusammenarbeit liegt in der Koordinierung von Ausschreibungen. Die Harmonisierung der Ausschreibungsbedingungen als erster, wichtiger Schritt kann durch eine engere Zusammenarbeit der ausschreibenden Stellen angestoßen werden. Es sind mit der US-Seite Gespräche über ein Treffen der Ausschreibungsagenturen der EU und der USA im Gange. Ein solches Treffen könnte im ersten oder zweiten Quartal 2008 stattfinden.