BDI Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
orgalim

Ausgabe 3-2021
Information für Mitglieder

WSM Nachrichten

EUROPAS GRÜNE POLITIK

Die Industrie eilt der Klima-Strategie der EU mit großen Schritten voraus. Nun muss die Politik liefern.

Liebe Unternehmer, Verbandsmitarbeiter und Freunde der Stahl und Metall verarbeitenden Industrie,

Foto: Mourad ben Rhouma

noch neun Jahre, dann soll Deutschland 65 % weniger Klimagase emittieren als im Basisjahr 1990. Heute sind wir mit um die minus 40 % noch weit von diesem Einsparziel für das Jahr 2030 entfernt. Die Europäische Kommission hat im Juli mit dem sogenannten Fit-for-55 Regulierungspaket eine erste Konkretisierung ihrer unter dem Stichwort European Green Deal ausgerufenen Klimapolitik vorgelegt. Im Jahr 2050 soll Europa gar keine Klimagase mehr emittieren.

Die Ziele stehen also, doch die Wege zur Zielerreichung sind noch nicht gebaut. Allein die Planung und Genehmigung von Bauvorhaben für die Energieinfrastruktur dauert in Deutschland in der Regel mehr als neun Jahre. Wir müssen eigentlich nicht nur schneller werden, wir brauchen einen vollständigen Paradigmenwechsel beim Bau von Infrastruktur. Bürgerbeteiligung ist in einer Demokratie richtig. Aber die uferlose Ausdehnung der Rechte mancher, die zum Teil noch nicht einmal selbst betroffen sind, lähmt uns und verhindert Klimaschutz.

Die deutsche Industrie hat die Notwendigkeit des Klimaschutzes schon längst erkannt. Die Unternehmen haben bereits damit begonnen, Klimagase zu reduzieren und ihren CO_2-Fußabdruck zu verbessern. In deutlich weniger als neun Jahren wird man sehen, welche enormen Fortschritte die Industrie gemacht haben wird. Die Technologien sind teilweise schon bis zur Marktreife erforscht. Beispielweise könnten die meisten industriellen Wärmeprozesse schon heute auf grünen Wasserstoff oder Strom aus erneuerbaren Energien umgestellt werden. Appelle der Politik an die deutsche Ingenieurskunst brauchen wir nicht, denn die Industrie hat ihre Hausaufgaben vielerorts gemacht. Indes, die Politik liefert ihren Beitrag nicht und erstellt die notwendige Infrastruktur nicht. Ein trauriges Beispiel ist die seit nunmehr einem Jahrzehnt andauernde Debatte um die Fertigstellung der Stromautobahnen durchs Land. Noch immer stehen diese nicht. Und wann kommt der grüne Wasserstoff bis an die Betriebe, zum Beispiel im Sauerland oder auf der Schwäbischen Alb?

Die Industrie kann nicht warten. Sie wird ihre Chancen in anderen Regionen der Welt suchen. Stahl und andere Rohstoffe können selbstverständlich auch woanders hergestellt werden. Zum Beispiel in Frankreich, wo die Energie heute klimafreundlicher als in Deutschland erzeugt wird, oder in Nordafrika, wo erneuerbare Energien grünen Wasserstoff in riesigen Mengen produzieren helfen. Die Grundstoffindustrie wird nicht mehr nur aufgrund vergleichsweise schlechter Wettbewerbsbedingungen aus Deutschland herausgedrängt, wir sprechen vom Carbon Leakage, sondern auch von technologisch attraktiveren Ländern geradezu angezogen. Und mit der Grundstoffindustrie orientieren sich womöglich auch die nachgelagerten Wertschöpfungsstufen neu. Wir gleichen einem startenden Flugzeug, das den Point of no Return längst überschritten hat, aber noch nicht fliegt. Fehler in dieser kritischen Phase können dramatische Folgen haben, Timing ist wichtig. Die Politik muss jetzt zügig einsteuern und ihren Beitrag leisten, sonst erleiden wir alle eine Bruchlandung.

Ich lade Sie herzlich ein, zu diesen und anderen Themen mehr in dieser Ausgabe der WSM Nachrichten zu lesen!

Ihr

Christian Vietmeyer

Christian Vietmeyer

INHALT

Aktuelles aus Wirtschaft & Politik

5 **EUROPEAN GREEN DEAL**
Europas grüne Politik nimmt mit dem „Fit-for-55“-Paket Konturen an

8 **DREI FRAGEN AN...**
Wolfgang Niedermark, Leiter des Ressorts Außenwirtschaft beim BDI

10 **CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM (CBAM)**
Das Carbon Leakage Risiko ist nicht weg – es ist nur woanders

Aus der Branche

14 **WSM KONJUNKTUR**
Auf einen Blick

15 **WSM-KONJUNKTUR**
Produktion nach sieben Monaten 15,7 % über Vorjahr

17 **NEUE TA LUFT 2021**
Änderungen, Neuerungen, aber auch Verschärfungen

WSM Intern

20 **VOLKER BOCKSKOPF**
übernimmt die WSM Fachgruppe Umwelt und Arbeitsschutz

Neues aus unserem Verbändenetzwerk

21 **HOCHWASSERKATASTROPHE**
Schnelle Unterstützung und Wiederaufbau erforderlich

Für die Betriebspraxis

22 **RECHT**

25 **GANZHEITLICHE NACHHALTIGKEIT**
Quickcheck: Wo steht Ihr Unternehmen?

28 **ELEKTROMOBILITÄT**
Was bei der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zu beachten ist

31 **INDUSTRIELLE VERSICHERUNGEN (XXXV)**
Und schon wieder ein Artikel zu Naturkatastrophen…

WSM

Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

IMPRESSUM

Herausgeber
WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.
Uerdinger Str. 58-62
40474 Düsseldorf
Telefon: +49 (0) 211 / 95 78 68 22
Telefax: +49 (0) 211 / 95 78 68 40
info@wsm-net.de
www.wsm-net.de
Hauptgeschäftsführer:
Christian Vietmeyer

Verlag
Union Betriebs-GmbH (UBG)
Egermannstraße 2
53359 Rheinbach
Telefon: +49 (0) 2226 / 802-0
Telefax: +49 (0) 2226 / 802-111
verlag@ubgnet.de
HRB 10605 AG Bonn
Geschäftsführer: Jürgen von Meer

Redaktion
Christian Vietmeyer (WSM/V.i.S.d.P.)
Christine Demmer (UBG)

Projektleitung (UBG)
Sonja Bach-Meiers (UBG)
Telefon: +49 (0) 30 / 22 070-271
sonja.bach-meiers@ubgnet.de

Anzeigenverwaltung
Claudia Kuchem (UBG)
Telefon: +49 (0) 2226 / 802-213
Telefax: +49 (0) 2226 / 802-222
claudia.kuchem@ubgnet.de

Titelfoto
Anton Balazh 2013/stock.adobe.com

Die WSM Nachrichten werden vier Mal jährlich herausgegeben. Mitgliedsunternehmen erhalten sie kostenlos im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

Urheberrechte:
Die veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Herausgebers nicht erlaubt.

© WSM 2021

UNSERE ERFAHRUNG – IHR WEG ZUM ERFOLG

HAHN,CONSULTANTS IST IHR PARTNER FÜR AKTIVE UNTERNEHMENSENTWICKLUNG.

WIR FINDEN DIE LÖSUNG. GEMEINSAM.

hahn,consultants ist anerkannter Consultingpartner des Mittelstands. Seit über 20 Jahren sind wir erfolgreich tätig, vornehmlich für mittelständische Industrieunternehmen. Unsere hohen Beratungsstandards werden gewährleistet durch die Expertise unserer Mitarbeiterteams und das überregionale Partner-Netzwerk. Unser Versprechen an Sie: Kompetenz zu Ihrem Vorteil, ganzheitliche Lösungsansätze und praxisnahe Umsetzung.

- ›› Restrukturierung/Sanierung
- ›› M&A/Unternehmensnachfolge
- ›› Wachstum
- ›› Unternehmenssteuerung

hahn,consultants gmbh
Memeler Straße 30 | 42781 Haan | Tel. +49 (0)21 29 - 557 310
Lister Straße 9 | 30163 Hannover | Tel. +49 (0)5 11 - 89 939 910
Arnulfstraße 37 | 80636 München | Tel. +49 (0)89 - 212 311 410
Alsfelder Straße 7 | 64289 Darmstadt | Tel. +49 (0)61 51 - 66 96 051
info@hahn-consultants.de | www.hahn-consultants.de

hahn consultants
STRATEGIE I ORGANISATION I MANAGEMENT

European Green Deal

Europas grüne Politik nimmt mit dem „Fit-for-55“-Paket Konturen an

Die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 mit dem sogenannten Fit-for-55 Regulierungspaket eine erste Konkretisierung ihrer Klimapolitik vorgelegt. In insgesamt 14 Bereichen werden Regelungen an das im EU-Klimagesetz verschärfte Ambitionsniveau für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen angepasst. Ziel ist es, bis 2030 55 % weniger CO_2 zu emittieren als im Jahr 1990 und bis zum Jahr 2050 die Emissionen auf netto Null zurückzufahren.

Für die Stahl und Metall verarbeitenden Industrien in Deutschland sind die nachfolgend skizzierten Kommissionsvorschläge besonders relevant. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bisher um Entwürfe handelt, die in einem weiteren politischen Verfahren von Parlament und oder Rat der EU geändert werden können.

CO_2-Bepreisung – Verschärfung und Ausweitung des EU-ETS sowie Einführung CBAM

Das zentrale Element zur Reduzierung der CO_2-Emissionen in Europa ist seit 2005 das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS), in dem die Energieindustrie, die Industrie, die Anlagen größer 20 Megawatt Feuerungswärmeleistung betreibt, sowie die Luftfahrt Emissionsrechte in Form von Zertifikaten erwerben müssen. Die Kommission schlägt vor, dieses Instrument zu verschärfen, um die erhöhten Ambitionen zu erreichen. Einerseits sollen die verfügbaren Zertifikate ab 2025 jährlich um 4,2 % reduziert werden statt bisher um 2,2 %. Zudem soll die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten an die Industrie perspektivisch auslaufen. Durch diese Maßnahmen sollen die Emissionen in diesem Bereich bis 2030 um 61 % gegenüber 2005 gesenkt werden, statt bisher um 43 %.

Die Preise der Emissionszertifikate werden aufgrund dieser Anpassungen steigen. Das hat die Entwicklung im letzten Jahr bereits gezeigt, als sich der Preis für die Emission einer Tonne CO_2 auf mehr als 50 Euro verdoppelt hat. Um die europäische Industrie angesichts steigender CO_2-Kosten gegen ausländische Wettbewerber zu schützen, schlägt die EU-Kommission die Einführung eines Grenzausgleichsmechanismus vor. Durch diesen sollen Importe in den gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraum mit einem CO_2-Aufschlag versehen werden, der dem Niveau der Kosten des Europäischen CO_2-Emissionshandels entspricht. Auf diese Weise soll ein Level-Playing-Field für die EU-ETS-Industrien hergestellt werden. Der Grenzausgleichsmechanismus soll schrittweise parallel zum Auslaufen der kostenfreien Zuteilung von Emissionszertifikaten erfolgen.

Der Mechanismus hat zwei grundsätzliche Schwächen. Einerseits werden die Exporte aus der EU nicht von den erhöhten CO_2-Kosten entlastet. Darüber hinaus werden die Carbon-Leakage Risiken entlang der Lieferkette verlagert.

Denn das vorgeschlagene System umfasst zumindest in der Startphase nur die Grundstoffindustrie und erste nachgelagerte Wertschöpfungsebenen. Auf die nicht erfassten Industrien kommen erhöhte Einkaufspreise im Binnenmarkt sowie steigender Importdruck aus dem Ausland zu. Denn die Wettbewerber können im Ausland weiterhin ohne CO_2-Kosten produzieren und ihre Produkte ohne Grenzausgleich nach Europa liefern. Der WSM hat zu diesem Thema eine wissenschaftliche Untersuchung beauftragt, um mit Nachdruck auf diese Risiken hinzuweisen. Wenn an einem Grenzausgleich festgehalten werden sollte, dann muss das System die gesamte Wertschöpfungskette bis zum Endprodukt erfassen.

Ab 2026 soll das EU-ETS auf den Straßenverkehr und Gebäude ausgeweitet werden. Der Vorschlag umfasst ausdrücklich nicht die industriellen Anlagen, die bisher aufgrund ihrer geringen Emissionen nicht emissionshandelspflichtig sind. Deutschland hat bekanntlich zum 1. Januar 2021 einen nationalen CO_2-Emissionshandel eingeführt, allerdings für Verkehr und Wärme und damit eben auch genau für diejenigen Betriebe und Anlagen, die der europäische Vorschlag mit dem Argument ausnimmt, in diesem Bereich der Industrie stehe der Aufwand des Systems in keinem vernünftigen Verhältnis zu der erwarteten CO_2-Minderung. Jetzt muss die Bundesregierung darauf hoffen, dass man im Rat eine Änderung dieses Vorschlags herbeiführen kann und die europäische mittelständische Industrie einheitlich mit CO_2-Kosten belastet wird. Anderenfalls müsste entweder die nationale CO_2-Steuer im Bereich der Industrie zurückgenommen oder ein tatsächlich wirksamer Schutz der deutschen Industrie vor den europäischen und internationalen Wettbewerbern, die ohne vergleichbare CO_2-Kosten produzieren, etabliert werden.

Energiebesteuerung – Anpassung der Energiesteuer-Richtlinie

Die EU legt in der Energiesteuer-Richtlinie Rahmenbedingungen fest, entlang derer die Mitgliedsstaaten die als Kraft- oder Heizstoff eingesetzten Energieträger und elektrischen Strom besteuern müssen. Bisher bildet die verbrauchte Energiemenge die Basis für die Bemessungsgrundlage, und ein energieträgerspezifischer Mindeststeuersatz bestimmt die Höhe der Steuern. Oberhalb der Mindeststeuersätze sind die Mitgliedsstaaten frei, höhere Sätze anzuwenden. Weiterhin enthält die noch gültige Richtlinie Maßgaben für die Entlastung bestimmter Verbrauchsgruppen (wie etwa energieintensive Industrien) von Steuersätzen, die über den EU-einheitlichen Mindestsätzen liegen.

Der Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie sieht einen Wechsel der Bemessungsgrundlage von der Energiemenge zum Energiegehalt und

den Auswirkungen der Energieträger auf Umwelt und Gesundheit vor. Anhand dieser Kriterien erstellt die Kommission eine Rangfolge der Energieträger und legt Mindeststeuersätze fest. Zwar können die Mitgliedsstaaten auch weiterhin höhere Steuersätze anwenden, jedoch darf die Rangfolge der Energieträger dadurch nicht verändert werden. Das würde dazu führen, dass ab dem Jahr 2023 als Kraftstoff verwendeter Diesel höher besteuert werden müsste als Benzin. So will die EU-Kommission sicherstellen, dass die umweltschädlichsten Kraft- und Brennstoffe am höchsten besteuert werden. Die Mitgliedstaaten müssen dafür sorgen, dass diese Klassifizierung auf nationaler Ebene umgesetzt wird.

Wegfallen soll der ermäßigte Steuersatz für die betriebliche Verwendung. In Deutschland wären die §§ 9b StromStG und 54 EnergieStG obsolet, das bedeutet den Wegfall eines Entlastungsvolumens von mehr als einer Milliarde Euro jährlich. Darüber hinaus führt der Vorschlag einen Inflationsausgleich ein, indem die nun vorgeschlagenen Mindeststeuersätze auf der Grundlage von Eurostat-Zahlen zu den Verbraucherpreisen jährlich automatisch angepasst werden. Das ist der Planungssicherheit der Betriebe nicht zuträglich.

Aus Sicht der Stahl und Metall verarbeitenden Industrien bleibt positiv zu vermerken, dass die generelle Steuerausnahme für bestimmte Verfahren wie metallurgische Prozesse nicht angetastet wird. Die §§ 9a StromStG sowie 51 EnergieStG könnten in Deutschland weiterhin angewendet werden. Auch der deutsche Spitzenausgleich der §§ 10 StromStG und 55 EnergieStG könnten auf Basis des Vorschlages zur Änderung der Energiesteuer-RL erhalten bleiben. Dennoch würde die neue Systematik zu erheblichen Änderungen der Energiebesteuerung auch in Deutschland führen. Für den WSM wird es darauf ankommen, dass die neue Bundesregierung industriepolitische Interessen vor die Fiskalpolitik stellt, denn Energiesteuern sind eine wichtige Einnahmequelle des Staates.

Weitere Maßnahmen: Energieeffizienz, Erneuerbare Energien, Emissionsregulierung Verkehr

Es liegt auf der Hand, dass zur Erreichung der Klimaziele der Ausbau der erneuerbaren Energien beschleunigt werden muss. Auch die Effizienz bei der Erzeugung und bei der Verwendung von Energie muss weiter und schneller optimiert werden. Für diese Regelungsbereiche schlägt die Kommission daher Anpassungen vor, die jedoch zunächst keine größeren unmittelbaren Auswirkungen auf diejenigen Industrien haben dürften, deren Interessen der WSM vertritt. Mittelbare Auswirkungen sind dagegen durch die Vorschläge für eine weitere Verschärfung der Flottengrenzwerte im Straßenverkehr zu erwarten. (Siehe auch „Was bei der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zu beachten ist“, Seite 28) Ein Wert von 0 Gramm / Kilometer im Jahr 2035 ist laut VDA nur durch vollständig batterieelektrische Fahrzeuge realisierbar. Damit greift die EU ohne Berücksichtigung der für die Märkte und die Innovationen so wichtigen Technologieneutralität ein. Zahlreiche Zulieferer auch aus den WSM-Industrien werden so mit einem massiv beschleunigten Strukturwandel konfrontiert, mit dem sie nicht alleine gelassen werden dürfen. Der WSM wird die Politik national und europäisch an diese Verpflichtung erinnern. ■

Dipl.-Kaufmann Holger Ade
Leiter Industrie- und Energiepolitik

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.
Goldene Pforte 1
58093 Hagen
Tel. +49 (0) 2331 / 95 88 21
hade@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Foto: Industrieverband Massivumformung e. V.

Ansprechpartner

Drei Fragen an...

Wolfgang Niedermark

Leiter des Ressorts Außenwirtschaft
beim Bundesverband der deutschen Industrie (BDI)

„Wir nehmen China als globalen systemischen Wettbewerber sehr ernst“

Sie haben das BDI-Ressort Außenwirtschaft übernommen, das an Bedeutung immer weiter dazugewinnt. Welches sind aus Ihrer Sicht die größten Herausforderungen für die deutsche Industrie in den kommenden fünf Jahren?

Niedermark: Covid wird uns sicher noch eine Weile beschäftigen. Selbst wenn bei uns die Impfkampagne erfolgreich ist und wieder weitgehende Normalität ermöglicht, werden die Folgen der Pandemie für Unternehmen im globalen Geschäft noch auf Jahre spürbar sein. Wachstumsschwankungen, Reisebeschränkungen und Lieferkettenstörungen durch lokale Lockdowns sorgen für erhebliche Schwierigkeiten.

Die größten globalen Herausforderungen für die deutsche Industrie in den kommenden Jahren sind aber die Klimakrise und der systemische Wettbewerb mit China. In der Klimapolitik stehen bislang die heimischen Aspekte der Energiewende im Vordergrund. Wir werden in den kommenden Jahren sehr viel stärker erleben, dass die Bekämpfung der Klimakrise auch große geopolitische und geoökonomische Spannungen mit sich bringt. Die Versorgung mit Wasserstoff und Spezialrohstoffen, zum Beispiel für die Batterieherstellung, stellt uns ebenso vor große Herausforderungen wie eine global uneinheitliche CO_2-Bepreisung.

Im Systemwettbewerb mit China geht es für uns zum einen darum, unseren europäischen Binnenmarkt besser als bislang vor staatlich induzierten Marktverzerrungen aus China zu schützen. Zum anderen brauchen wir eine ambitionierte industriepolitische Agenda, um im Wettbewerb mit China um die technologischen Lösungen von morgen auch auf globalen Märkten bestehen zu können. Für die deutsche Industrie ist zentral, dass wir bei all diesen Themen mit Lösungen auf europäischer Ebene vorankommen.

Die Beziehungen zu China werden zunehmend als problematischer wahrgenommen, der Westen will diese neu definieren. Haben wir in der Vergangenheit Fehler bei der Einschätzung Chinas gemacht?

Wolfgang Niedermark

Foto: Florian Koch // moodmood

Niedermark: Wir Europäer haben zu lange der Überzeugung nachgehangen, dass China sich entweder in unsere Richtung entwickeln muss oder scheitern wird. Kaum jemand hat Chinas Ambitionen und Fähigkeiten, ein eigenes Gegenmodell zur liberalen Moderne – also zu Demokratie und Marktwirtschaft – erfolgreich zu verwirklichen, ernst genug genommen. Diese Überheblichkeit haben wir im BDI komplett abgelegt. Wir nehmen China heute als globalen systemischen Wettbewerber sehr ernst.

Auch wenn insbesondere Staatsunternehmen immer noch zu Ineffizienzen und Überkapazitäten in China führen, müssen wir anerkennen: Die chinesische Industrie hat technologisch und qualitativ rasend schnell aufgeholt. Vor allem ist es China durch eine Mischung aus unternehmerischer Dynamik und massiven industriepolitischen Eingriffen gelungen, in mehreren Schlüsselsektoren global erfolgreiche nationale Champions aufzubauen.

> **Wir Europäer haben zu lange der Überzeugung nachgehangen, dass China sich entweder in unsere Richtung entwickeln muss oder scheitern wird.**

Auch heute laufen wir aber Gefahr, bei der Einschätzung Chinas Fehler zu machen. Wir dürfen nicht dazu übergehen, Chinas kometenhaften globalen Aufstieg auch für die Zukunft als gegeben anzunehmen. Defätismus ist fehl am Platz. Diktaturen mit totalitären Unterdrückungsapparaten sind bislang allesamt gescheitert. Wie erfolgreich China mit seinen globalen wirtschaftlichen und politischen Ambitionen ist, hängt auch davon ab, wie die Gemeinschaft demokratischer Marktwirtschaften reagiert.

Wie beurteilen Sie das Thema CO_2-Grenzausgleich, auch Klimazölle genannt?

Niedermark: Grundsätzlich ist es richtig, wenn die EU nach neuen Instrumenten sucht, um das sogenannte Carbon Leakage zu verhindern. Wenn wir in der EU immer klimafreundlicher produzieren, aber gleichzeitig immer mehr Produkte aus Ländern mit niedrigeren Standards importieren, dann ist weder dem Klima noch unserer Wirtschaft geholfen. Der Vorschlag der EU-Kommission sieht dafür die virtuelle Anbindung der Nicht-EU-Handelspartner an das EU-Emissionshandelssystem vor und würde deren Produkte bei der Einfuhr verteuern.

Gleichzeitig müssen wir die negativen Effekte beachten. Ein CO_2-Grenzausgleichsmechanismus würde nicht nur bürokratische Belastungen für Unternehmen mit sich bringen, sondern könnte auch zur internationalen Protektionismus-Spirale beitragen. Außerdem könnten Länder wie China die Steuer durch eine Fokussierung erneuerbarer Energieressourcen auf die Exportproduktion umgehen. Bevor die EU einseitig einen solchen Mechanismus einführt, sollte sie ihre Handelspartner unbedingt ausführlich konsultieren. Sonst drohen neue Handelskonflikte – zum Schaden aller Beteiligten. All dies muss die EU-Kommission im Blick haben.

Wir danken Ihnen für das Gespräch. ■

Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)

Das Carbon Leakage Risiko ist nicht weg – es ist nur woanders

Die Verbesserung der europäischen Emissionsbilanz trägt wenig zur Bekämpfung des weltweiten Klimawandels bei. Angesichts der anderswo häufig niedrigeren Klimaschutzanforderungen drohen sogar negative Effekte.

Foto: iw Köln

Dr. Thilo Schaefer

Mit dem European Green Deal hat die Europäische Kommission der Klimaschutzpolitik auf europäischer Ebene höchste Priorität zugewiesen. Europa soll der erste Kontinent sein, der bis 2050 Klimaneutralität erreicht. Um rechtzeitig die Weichen dafür zu stellen, hat die Kommission die Zwischenziele auf dem Weg dorthin verschärft. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen in Europa um 55 Prozent gegenüber dem Ausgangsjahr 1990 sinken. Um dieses Ziel zu erreichen, unterlegt die Kommission ihren Green Deal mit der Anpassung bestehender Maßnahmen und neuen Instrumenten. Im Juli hat sie dazu das Fit-for-55-Paket vorgestellt (siehe S. 5), das zahlreiche Maßnahmen umfasst, die auf die ambitionierten Klimaziele des European Green Deals ausgerichtet sind.

Das zentrale Instrument der europäischen Klimapolitik ist bereits seit 2005 die Begrenzung von Treibhausgasemissionen durch den Europäischen Emissionshandel (EU-ETS). Industrie und Energiewirtschaft müssen für ihren CO_2-Ausstoß Zertifikate erwerben, die sie untereinander handeln können. Durch das Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage am Zertifikatsmarkt entsteht ein Preis pro Tonne CO_2, zu dem die Emittenten die Zertifikate erwerben können. Besonders energieintensive Industrieunternehmen erhalten einen Großteil der von ihnen benötigten Zertifikate kostenlos, damit sie gegenüber außereuropäischen Konkurrenten an europäischen Standorten wett-

Foto: NicoElNino/stock.adobe.com

bewerbsfähig bleiben. Andernfalls droht eine Verlagerung der Produktion und damit der zugehörigen Emissionen an Standorte außerhalb des Geltungsbereichs des EU-ETS. Dies würde zwar die europäische Emissionsbilanz verbessern, für die Bekämpfung des Klimawandels wäre allerdings wenig gewonnen. Angesichts der häufig niedrigeren Klimaschutzanforderungen im Vergleich zu Standorten in Europa drohen sogar negative Effekte für den weltweiten Klimaschutz, sollte es tatsächlich zu diesem sogenannten Carbon Leakage kommen.

Weltweit unterliegen jedoch erst etwa 20 Prozent der globalen Emissionen einer direkten CO_2-Bepreisung, und die regionalen CO_2-Preise liegen meist unter dem europäischen Zertifikatspreis. Die europäischen Industrieunternehmen stehen deshalb angesichts der Zielverschärfung in Europa vor der Herausforderung, ihre Produktion so zu transformieren, dass sie mit dem Ziel der Klimaneutralität vereinbar wird. Gleichzeitig erhöht das den Druck auf ihre Wettbewerbsfähigkeit mit internationalen Konkurrenten, die nicht einer vergleichbar ambitionierten Klimapolitik unterworfen sind. Die Zertifikatspreise im EU-ETS haben zuletzt deutlich angezogen, und die Regeln zur kostenfreien Zuteilung werden schon jetzt zunehmend strenger. Im Rahmen des Fit-for-55-Pakets ist vorgesehen, nicht nur die höchstzulässige Menge der Emissionszertifikate schneller zu senken, sondern auch die kostenlose Zuteilung schrittweise auslaufen zu lassen. Dies ist insofern mittelfristig auch unvermeidlich, da die insgesamt zur Verfügung stehende Menge an Zertifikaten immer knapper wird.

Schon bei der Präsentation ihres Green Deals hat die EU-Kommissionen angekündigt, die bisher bestehenden Maßnahmen durch einen Grenzausgleichsmechanismus (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) auf Emissionen von importieren Industrieprodukten abzulösen. Der nun vorliegende finale Vorschlag der Kommission sieht die Einführung eines solchen CBAM für die Einfuhr von Grundstoffen aus den Branchen Zement, Eisen und Stahl, Aluminium, Düngemittel und Strom vor. Schrittweise soll dieser Mechanismus ab 2026 die bisherigen Maßnahmen gegen Carbon Leakage ersetzen. Innerhalb von zehn Jahren wird die kostenlose Zuteilung jährlich um zehn Prozentpunkte gekürzt und der CBAM dort aufgebaut, wo keine kostenfreien Zertifikate mehr zugeteilt werden. Dadurch werden sich die betroffenen Grundstoffe innerhalb der EU nach und nach verteuern, denn sowohl die einheimischen Produzenten haben höhere CO_2-Zertifikatskosten zu schultern als auch die Importeure, die den entsprechenden CO_2-Preis auf die eingeführten Produkte zu zahlen haben.

Im Hinblick auf die Konkurrenz zwischen Importeuren und einheimischen Produzenten der vom CBAM erfassten Grundstoffprodukte sorgt der Mechanismus auf diese Weise für eine Balance der Wettbewerbsbedingungen. Für die Kunden der Grundstoffproduzenten werden in Europa erworbene Produkte jedoch schlicht teurer – im Vergleich zu unverändert preisgünstigen Produkten außerhalb der EU. Ihre außereuropäischen Konkurrenten erhalten dadurch einen Kostenvorteil. Europäische Unternehmen können die gestiegenen Kosten durch die Kürzung der kostenlosen Zuteilung beziehungsweise der mit dem Grenzausgleichpreis belegten Importprodukte nur dadurch vermeiden, dass sie selbst ihre Produktion aus Europa heraus verlagern. Durch den Druck, den ein zunächst auf die CO_2-intensiven Grundstoffe konzentrierter Grenzausgleichsmechanismus auf die Wettbewerbsfähigkeit der Kunden ausübt, steigt das Carbon Leakage Risiko auf den nachgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette. Aufgrund der zusätzlichen Kostenbelastungen, die für Produkte etwa der Stahl

und Metall verarbeitenden Industrie in Europa – im Gegensatz zu denen ihrer außereuropäischen Konkurrenten – entstehen, erwächst ein Anreiz, Produktionsstätten dorthin zu verlegen, wo die Grundstoffprodukte weiterhin günstig erworben werden können, nämlich außerhalb Europas.

Entgegenwirken könnte dem eine höhere Zahlungsbereitschaft für klimafreundlich hergestellte Vorprodukte seitens der Endprodukthersteller, beispielsweise im Automobilsektor. Europäische Automobilhersteller werden im Zuge der schärferen Klimaschutzanforderungen auch auf eine Dekarbonisierung ihrer Lieferketten setzen. Inwieweit in der Lieferkette jedoch tatsächlich höhere Preise weitergegeben werden können, hängt nicht zuletzt von der Markt- und Konkurrenzsituation auf der jeweiligen Stufe der Wertschöpfungskette ab. Für Produzenten, die Grundstoffe weiterverarbeiten und an Endprodukthersteller verkaufen, steigt das Risiko, dass sie ihre höheren Kosten nicht oder nicht in vollem Umfang weitergeben können. Dies ist im internationalen Wettbewerb dann ein gravierender Nachteil, wenn außereuropäische Konkurrenten im selben Markt anbieten.

Sowohl für besonders exportorientierte Unternehmen als auch für die Kunden der CBAM-Sektoren kann der Grenzausgleichsmechanismus in seiner aktuell vorgeschlagenen Form nicht den gleichen Schutz vor Carbon Leakage Risiken gewährleisten wie das bisher eingesetzte Instrument der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten. Im Gegenteil erhöht sich für die genannten Unternehmen der Wettbewerbsdruck und damit der Anreiz zur Standortverlagerung. Dies steht dem klimapolitisch intendierten Effekt einer erhöhten Nachfrage nach emissionsarm produzierten Grundstoffen auch außerhalb Europas entgegen.

Abhilfe schaffen kann prinzipiell die Ausweitung des Grenzausgleichsmechanismus auf alle, also auch die nachgelagerten Sektoren in der Wertschöpfungskette. Der Nachweis des CO_2-Gehaltes von zunehmend verarbeiteten Produkten im Laufe der Wertschöpfungskette wird allerdings aufwändiger und erhöht die bürokratischen Anforderungen. Je nach Komplexität eines Produkts kann eine faire Verifizierung an Grenzen stoßen. Je umfassender ein Mechanismus an den Außengrenzen der EU Importgüter betrifft, desto wahrscheinlicher werden zudem Gegenmaßnahmen von Handelspartnern, die den CBAM als protektionistische Maßnahme bewerten und ihrerseits neue Zölle oder vergleichbare Handelsbeschränkungen auf europäische Ausfuhren erheben.

Das Klimaabkommen von Paris hat die weltweite Dimension der Bekämpfung des Klimawandels deutlich gemacht und insbesondere die Notwendigkeit einer gemeinsamen Anstrengung. Solange die größten Emittenten von Treibhausgasen nicht einen kooperativen Ansatz verfolgen, der ihnen gleichermaßen die Möglichkeit verschafft die Transformation der Industrieproduktion und die Dekarbonisierung der Volkswirtschaften aktiv voranzutreiben, bleiben Carbon Leakage Risiken virulent und bremsen den Klimaschutz. Die Chance auf eine erfolgreiche weltweite Eindämmung der Treibhausgasemissionen besteht nur dann, wenn die wichtigsten Produktions- und Absatzländer sich in einer Art Klimaclub zusammen dem Ziel der Dekarbonisierung verpflichten. Ein Grenzausgleichsmechanismus verliert dann zunehmend seine Funktionsnotwendigkeit. ■

Ansprechpartner

Foto: iw Köln

Dr. Thilo Schaefer
Leiter Kompetenzfeld Umwelt, Energie, Infrastruktur

Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V.
Postfach 10 19 42
50459 Köln
Tel. +49 (0) 221 / 4981-791
thilo.schaefer@iwkoeln.de

WSM-PARTNER

Gemeinsam stark!

UNTERNEHMENSBERATUNG

VIA Consult GmbH & Co. KG
Martinstraße 25
57462 Olpe/Biggesee

Guido Solbach

Tel.: +49 (0) 2761 83668-14
Fax: +49 (0) 2761 83668-24
g.solbach@via-consult.de

ENERGIEBERATUNG

ECG Energie Consulting GmbH
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer

Prof. Dr. Jürgen Joseph

Tel.: +49 (0) 7854 98750
Fax: +49 (0) 7854 9875200
juergen.joseph@ecg-kehl.de

FINANZIERUNG

Deutsche Bank AG
Verbände und Institutionen
Taunusanlage 12
60325 Frankfurt

Dr. Alexander Winkler

Tel.: +49 (0) 69 910-39018
alexander.winkler@db.com

INDUSTRIELLE VERSICHERUNGEN

VSM Versicherungsstelle Stahl- und Metallverarbeitung GmbH
Hohenzollernstraße 2
44135 Dortmund

Günter Hennig

Tel.: +49 (0) 231 5404430
Fax: +49 (0) 231 54047430
guenter.hennig@leue.de

UNTERNEHMENSBERATUNG

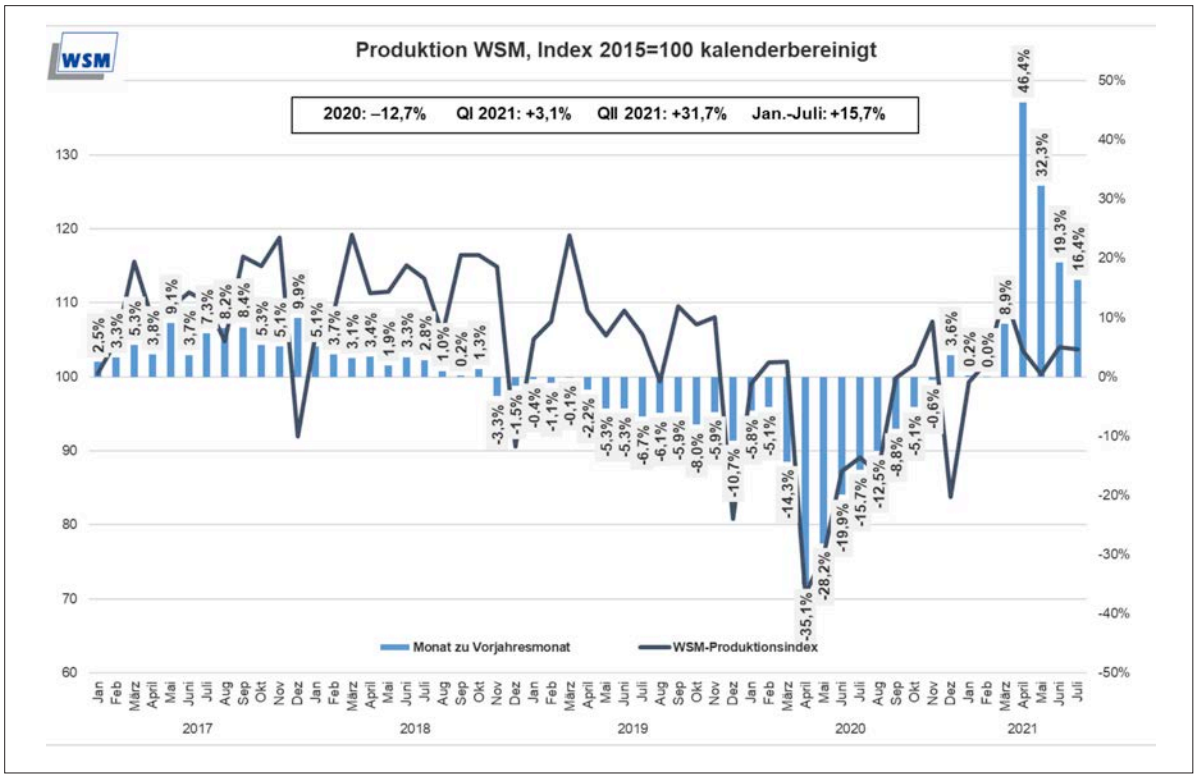
hahn,consultants gmbh
Memeler Straße 30
42781 Haan

Holger Hahn

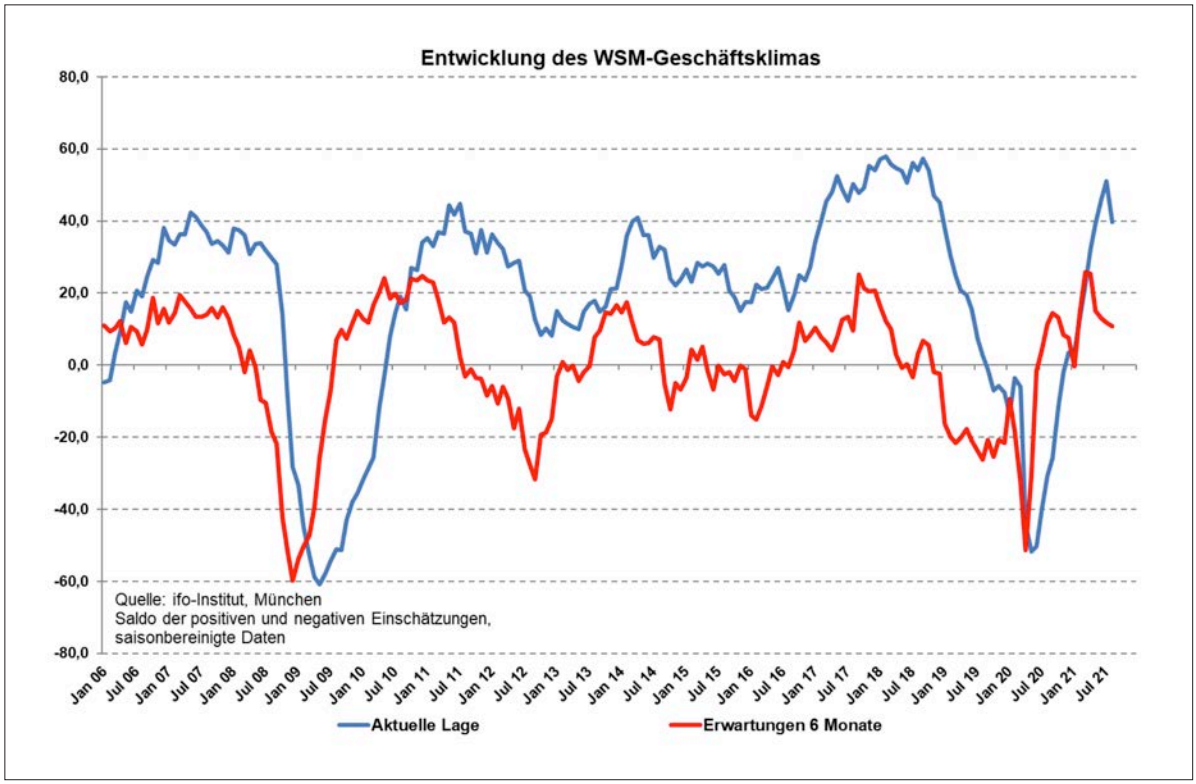
Tel.: +49 (0) 2129 557333
Fax: +49 (0) 2129 557311
h.hahn@hahn-consultants.de

WSM-Konjunktur

AUF EINEN BLICK



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen und Darstellung



Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen und Darstellung

WSM-Konjunktur

Produktion nach sieben Monaten 15,7 % über Vorjahr

Das Corona-bedingt niedrige Produktionsniveau des Vorjahres ermöglicht deutlich zweistellige Wachstumsraten im Jahr 2021. Nach den ersten sieben Monaten liegt das Produktionsvolumen daher 15,7 Prozent über dem Vorjahr. Die monatlichen Wachstumsraten nehmen allerdings kontinuierlich ab, da nach dem zweiten Quartal 2020 ein deutlicher Nachholeffekt eingesetzt hatte, im Juli lag das Plus mit 16,4 % nur noch knapp über dem Jahresdurchschnitt. Zudem verhindern die Engpässe in den Lieferketten eine dynamischere Entwicklung. Dennoch dürfte die Produktion auch auf Jahressicht zweistellig wachsen.

Die volatileren Auftragseingänge liegen von Januar bis Juli 2021 mehr als 37 % über dem Vorjahreszeitraum. Besonders dynamisch entwickelt sich die Exportnachfrage mit einem Zuwachs um 45,5 %, während die inländischen Kunden 32,5 % mehr bestellt haben. Im Juli hat sich der Trend allerdings umgekehrt. Während das Plus der Auslandsbestellungen „nur“ noch bei 16,5 % lag, konnten aus dem Inland 27,3 % mehr Aufträge verbucht werden.

Wie lange der Basiseffekt aus dem Vorjahr die hohen Wachstumsraten stützen kann, wird zunehmend unsicherer. Die anhaltenden Herausforderungen in den Lieferketten haben im August bereits zu einer Stimmungseintrübung in der Branche geführt. Nachdem sich in den Monaten zuvor zwar bereits die Erwartungen der Unternehmer für die kommenden Monate verdüstert hatten, wurde im August auch die aktuelle Geschäftslage erstmals wieder vorsichtiger beurteilt. Dazu haben nicht zuletzt Kostenentwicklungen beigetragen, die den betriebswirtschaftlichen Erfolg der Erholung erheblich gefährden.

Hinzu kommen politische Unsicherheiten angesichts der bevorstehenden Bundestagswahl und der sich anschließenden voraussichtlich langwierigen Regierungsbildung. Für die exportorientierten WSM-Industrien sind offene Märkte und wachstumsfreundliche politische Rahmenbedingungen entscheidende Voraussetzungen für einen stabilen Wachstumstrend, der die Finanzierung des Gemeinwesens und der klimapolitischen Herausforderungen möglich macht. Ideologiegetriebene nationale Alleingänge bei der CO_2-Bepreisung oder einen vorgezogenen Ausstieg aus der Kohleverstromung gefährden die internationale Wettbewerbsfähigkeit.

Die nächste Bundesregierung sollte zu einer Industriepolitik zurückfinden, die auf die innovativen Kräfte freier Märkte stärker vertraut als auf die Fähigkeiten der Politik, regulierend in diese Märkte einzugreifen.

Dipl.-Kaufmann Holger Ade
Leiter Industrie- und Energiepolitik

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.
Goldene Pforte 1
58093 Hagen
Tel. +49 (0) 2331 / 95 88 21
hade@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Foto: Industrieverband Massivumformung e. V.

Ansprechpartner

WSM Mitgliedsverbände

- **Deutscher Schraubenverband e.V. – DS**
  Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958849, www.schraubenverband.de
- **Eisendraht- und Stahldraht-Vereinigung e.V. – ESV**
  Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 4564237, www.drahtverband.org
- **Fachverband Industrie verschiedener Eisen- und Stahlwaren e.V. – IVEST**
  An der Pönt 48, 40885 Ratingen, Tel.: +49 (0) 2102 186200, www.ivest.de
- **Fachvereinigung Kaltwalzwerke e.V. – FVK**
  Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 4564120, www.fv-kaltwalzwerke.de
- **Fachverband Metallwaren- und verwandte Industrien e.V. – FMI**
  Leostr. 22, 40545 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 5773910, www.fmi.de
- **Fachverband Pulvermetallurgie e.V. – FPM**
  Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958817, www.pulvermetallurgie.com
- **Herstellerverband Haus & Garten e.V. – HHG**
  Deutz-Mülheimer Str. 30, 50679 Köln, Tel.: +49 (0) 221 2798010, www.herstellerverband.de
- **Industrieverband Bau- und Bedachungsbedarf – IV B+B**
  Lechfeldstraße 67, 86899 Landsberg am Lech, Tel.: +49 (0) 8191 4286719, info@ivbb-net.de
- **Industrieverband Blechumformung e.V. – IBU**
  Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958831, www.industrieverband-blechumformung.de
- **Industrieverband Garten e.V. – IVG**
  Wiesenstraße 21a, 40549 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 90999800, www.ivg.org
- **Industrieverband Härtetechnik e.V. – IHT**
  Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958825, www.haertetechnik.org
- **Industrieverband Massivumformung e.V. – IMU**
  Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2331 958813, www.massivumformung.de
- **Schweißelektroden-Vereinigung e.V. – SEV**
  Kaiserswerther Str. 137, 40474 Düsseldorf, Tel.: +49 (0) 211 4564251, www.schweisselektroden.de
- **Verband der Deutschen Federnindustrie e.V. – VDFI**
  Goldene Pforte 1, 58093 Hagen, Tel.: +49 (0) 2231 958851, www.federnverband.de

Neue TA Luft 2021

Änderungen, Neuerungen, aber auch Verschärfungen

Durch die neue Technische Anleitung (TA) Luft 2021 werden zahlreiche Vorgaben für industriell-gewerbliche technische Anlagen verschärft.

Foto: sveta/stock.adobe.com

Der Bereich des Umwelt- und Technikrechts ist gekennzeichnet von einer Vielzahl unbestimmter Rechtsbegriffe, die weitergehender Konkretisierung bedürfen. Ein wesentlicher Baustein für diese Konkretisierung ist die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft, kurz: die TA Luft. Mit der TA Luft, einer sogenannten normkonkretisierenden Verwaltungsvorschrift, wird unter anderem der Zweck verfolgt, den Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen (Schutzgrundsatz) zu gewährleisten und Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sicherzustellen, um ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu erreichen (Vorsorgegrundsatz). Die TA Luft ist damit ein zentrales Regelwerk zur Verringerung von Emissionen und Immissionen von Luftschadstoffen. Die TA Luft gibt es seit 1974. Sie ist seitdem mehrfach angepasst und geändert worden. Die letzte Anpassung erfolgte im Jahr 2002.

Mit Beschluss vom 23.06.2021 hat das Bundeskabinett die TA Luft beschlossen, nachdem zuvor jahrelang über verschiedene Aspekte der schon aus europarechtlich Gründen angezeigten Novelle intensiv diskutiert, verhandelt und gestritten wurde. Die TA Luft richtet sich an die Genehmigungsbehörden für industrielle Anlagen, besitzt aber auch hervorzuhebende Bedeutung für alle Anlagenbetreiber und Vorhabenträger, die bei der Errichtung und dem Betrieb der Anlagen auch die Vorgaben der der TA Luft einzuhalten haben. Die grundlegende Systematik der TA Luft wird durch die Novelle 2021 nicht verändert.

Foto: julia_arda/stock.adobe.com

Mit der neuen TA Luft 2021 erfolgt durch den Normgeber eine Anpassung an den fortgeschrittenen Stand der Technik. Viele Änderungen folgen EU-Vorgaben (IE-Richtlinie und BVT-Schlussfolgerungen, CLP-Verordnung), die nunmehr mit der TA Luft in nationales Recht umgesetzt werden.

Durch die TA Luft 2021 werden zahlreiche Vorgaben für industriell-gewerbliche technische Anlagen verschärft, die einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen. Für industriell-gewerbliche Anlagen ab einer bestimmten Anlagengröße aus dem Bereich der metallverarbeitenden Industrie sind die Regelungen der TA Luft regelmäßig anwendbar, jedenfalls aber von Bedeutung auch für kleinere, nicht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftige Anlagen.

Für die metallverarbeitenden Betriebe dürften unter anderem die Änderungen der Regelungen auf der Immissionsseite, zum Beispiel die Neuaufnahme eines Immissionswertes für Staub PM2,5 als Vorgabe der Luftqualitäts-Richtlinie, ebenso relevant sein wie die teilweise Reduzierung der Bagatellmassenströme, die jedenfalls einen deutlichen Mehraufwand für die Branche nach sich ziehen wird. Zudem sieht die TA Luft nunmehr detaillierte Regelungen zur Bewertung von Gerüchen vor.

Die bisherigen landesrechtlichen Geruchs-Immissionsrichtlinien (GIRL) sind als Anhang in die TA Luft aufgenommen worden, so dass nunmehr bundesweit einheitliche Regelungen vorhanden sind.

Änderungen betreffend die Emissionsseite (Vorsorgeanforderungen) sind ganz weitgehend der Fortentwicklung des Stands der Technik geschuldet, die vor allem – europarechtlich veranlasst – auf die neuen oder fortgeschriebenen BVT-(Beste Verfügbare Technik) Schlussfolgerungen für bestimmte Anlagenkategorien zurückzuführen sind. Dabei sind bei den allgemeinen Anforderungen zur Emissionsbegrenzung (Nr. 5.2) einige Anpassungen erfolgt, zum Beispiel aufgrund der Vorgaben und Neubewertungen von krebserzeugenden Stoffen aufgrund der CLP-Verordnung.

Auch bei den Anforderungen zu Messungen und zur Überwachung der Emissionen gibt es einige zu beachtende Änderungen. Bei den konkreten Regelungen für bestimmte Anlagenarten (Nr. 5.4) bleibt es dabei, dass für die Branche „Stahl, Eisen und Sonstige Metalle einschließlich Verarbeitung“ spezielle Anforderungen in Nr. 5.4.3 geregelt sind, aufgeschlüsselt nach den speziellen Anlagentypen. Dabei sind einerseits verschärfte Emissionswerte für bestimmte Anla-

gentypen, resultierend durch die umzusetzenden Anforderungen der BVT-Schlussfolgerungen, festgelegt worden.

Andererseits ergeben sich für andere Anlagentypen auch mit der neuen TA Luft (noch) keine weiterreichenden Verschärfungen. Auch dies ist europarechtlich begründet. So sind beispielsweise die Revisionsprozesse für die BVT-Merkblätter (sogenannter Sevilla-Prozess) sowohl für Gießereien als auch für den Bereich der Stahlverarbeitung noch nicht abgeschlossen. Mit einer nach Abschluss des Revisionsprozesses dann folgenden Vier-Jahres-Frist für die Umsetzung der BVT-Schlussfolgerungen ergibt sich für diese Anlagentypen damit eine Schonfrist. Nichtsdestotrotz ist für Anlagenbetreiber dringend zu empfehlen, sich selbst oder vertreten durch den Verband im Revisionsverfahren für BVT-Schlussfolgerungen einzubringen. Nur so kann sichergestellt werden, dass insbesondere besondere Anlagenspezifika Berücksichtigung in den BVTs finden.

Vieldiskutiert sind nunmehr auch Anforderungen für die Prüfung des Stickstoffniederschlags in der Umgebung einer Anlage neu in der TA Luft geregelt. Emissionen mit Stickstoffverbindungen sind in vielen Genehmigungsverfahren von entscheidender Bedeutung für die Zulassung eines Projektes, da sie zur Überdüngung und Versauerung von Biotopen führen können.

Auch für Anlagen, die nicht der Genehmigungspflicht nach dem Bundes-Immissionsgesetz unterliegen, ergeben sich insbesondere für die Konkretisierung der sogenannten Schutzpflicht zahlreiche Vorgaben, die als Maßstab für den Betrieb der Anlagen anzusehen sind und die für die trotzdem erforderlichen Zulassungsverfahren (zum Beispiel baugenehmigungspflichtige Anlagen) zur Anwendung gelangen.

Neben der Empfehlung, als Anlagenbetreiber sicherzustellen, dass im Rahmen eines BVT-Prozesses insbesondere auch die Besonderheiten der eigenen Anlage in das Verfahren eingebracht werden, ist zu betonen, dass die Anforderungen der TA Luft zunächst nicht schon allein mit dem Inkrafttreten der Regelungen sofort und unmittelbar für die Anlagen gelten und einzuhalten sind. Regelmäßig bedarf es bei Bestandsanlagen zunächst einer Umsetzung der neuen Anforderungen durch die Behörde, die durch den Erlass sogenannter nachträglicher Anordnungen zur Genehmigung (§ 17 BImSchG) erfolgen wird. Losgelöst davon ist Anlagenbetreibern dringend zu empfehlen, die neuen Anforderungen der TA Luft zur Kenntnis zu nehmen und zeitnah ein Konzept zur Umsetzung neuer oder weitergehender Anforderungen zu entwickeln. Dabei dürften sowohl Umsetzungsfristen für bestimmte Maßnahmen schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ebenso eine Rolle spielen dürften wie etwaig weitergehend zu prüfende Fragen dahingehend, ob im Rahmen einer Sonderfallprüfung gegebenenfalls eine (befristete) Ausnahme für bestimmte Anforderungen möglich sein wird. Sicher ist indes, dass sowohl auf die Vollzugsbehörden, tiefgreifender wohl noch auf die Anlagenbetreiber zahlreiche neue Aufgabenstellungen im Zuge der erfolgten Novelle der TA Luft zukommen werden.

Die Neufassung der TA Luft tritt am ersten Tage des dritten auf die Veröffentlichung folgenden Kalendermonats in Kraft. ■

Dr. Lars Dietrich, LL.M.
Rechtsanwalt und Master
of Environmental Law (LL.M.)

Rechtsanwälte Wolter Hoppenberg Partnerschaft mbB
Möserstr. 2-3
49074 Osnabrück
Tel. +49 (0) 541 / 50 69 67-427
Mobil +49 (0)151 / 19 54 77 02
dietrich@wolter-hoppenberg.de
www.wolter-hoppenberg.de

Foto: Mourad ben Rhouma

Ansprechpartner

Foto: Paulista/stock.adobe.com

Volker Bockskopf übernimmt die WSM Fachgruppe Umwelt und Arbeitsschutz

Am 1. Oktober 2021 übernimmt Volker Bockskopf (56) die Leitung der WSM Fachgruppe Umwelt und Arbeitsschutz. Er folgt in dieser Funktion Andre Koring, der nach mehr als fünfjähriger und sehr erfolgreicher Tätigkeit beim WSM in den Staatsdienst wechselt.

Volker Bockskopf ist Diplom-Ingenieur Maschinenbau mit umfangreicher Berufserfahrung in allen Themen des betrieblichen Umweltschutzes, des Stoffrechts und des Arbeitsschutzes. Er verantwortete über mehrere Jahre die Bereiche Umwelt und Arbeitsschutz bei einem größeren mittelständischen Maschinenbauunternehmen. Im Rahmen dieser Tätigkeit war er auch eine Zeitlang an einen großen Industrieverband delegiert, dessen umweltpolitischen Interessen er vertrat, die Mitgliedschaft betreute und Gremienarbeit leistete. Volker Bockskopf verfügt über zahlreiche thematisch passende Qualifikationen, beispielsweise als Umweltbeauftragter und Auditor sowie als Sicherheitsingenieur. ■

Foto: Thomas Hauss

Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Volker Bockskopf
Leiter Umwelt und Arbeitsschutz

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.
Uerdinger Straße 58-62
40474 Düsseldorf
Tel. +49 (0) 211 / 95 78 68 30
vbockskopf@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Foto: NesaCera/stock.adobe.com

unternehmer nrw

Hochwasserkatastrophe: Schnelle Unterstützung und Wiederaufbau erforderlich

Die Folgen des Hochwassers sind dramatisch. Bei einer Vielzahl von Unternehmen wurde der Geschäftsbetrieb sehr hart getroffen und ist in Teilen bis heute unmöglich.

Das Ausmaß reicht von unmittelbaren Schäden an Gebäuden, Maschinen und Material bis zu mittelbaren Auswirkungen durch Schäden an der öffentlichen Infrastruktur wie Straßen, Brücken, Telekommunikation oder Stromversorgung.

unternehmer nrw hat hierauf unverzüglich mit Informationen und Beratung reagiert. Wir arbeiten die mit dem Unwetter im Zusammenhang stehenden (arbeits-)rechtlichen Fragestellungen auf, informieren kontinuierlich über die Unterstützungsmaßnahmen von Bund und Land NRW und greifen viele konkrete Herausforderungen aus der betrieblichen Praxis auf.

Ein wichtiges Anliegen ist uns hierbei der enge Austausch mit und zwischen den Mitgliedsverbänden. War zunächst eine Bestandsaufnahme von Umfang und Art der Betroffenheit erforderlich, stehen jetzt die Maßnahmen und Hilfen für den Fortbestand und den Wiederaufbau der Unternehmen in unserem Fokus.

Mit der Landesregierung sind wir im engen und intensiven Dialog und adressieren dort kontinuierlich die Handlungsnotwendigkeiten aus Sicht der Wirtschaft. Wir haben dabei von Beginn an deutlich gemacht, dass neben raschen und unbürokratischen finanziellen Hilfen ebenso dringlich die organisatorischen und verwaltungstechnischen Rahmenbedingungen für den schnellen und umfassenden Wiederaufbau in den betroffenen Regionen geschaffen werden müssen.

Foto: Wilfried Meyer/Portrait Pro15

Alexander Felsch
Geschäftsführer Wirtschafts- und Umweltpolitik

unternehmer nrw
Uerdinger Straße 58-62
40474 Düsseldorf
Tel. +49 (0) 211 / 45 73-241
felsch@unternehmer.nrw
www.wsm-net.de

Ansprechpartner

Neuer Sachmangelbegriff im BGB auch im unternehmerischen Geschäftsverkehr ab dem 1. Januar 2022

Mit dem neuen § 434 BGB ist die Kaufsache nur dann frei von Sachmängeln, wenn sie die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit aufweist und sich für die gewöhnliche Verwendung objektiv eignet.

In Umsetzung der EU Warenkaufrichtlinie aus dem Jahr 2019 hat der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zur Regelung des Verkaufs von Sachen mit digitalen Elementen und anderen Aspekten des Kaufvertrags vom 25.6.2021 verabschiedet. Damit wird das Kaufrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) an wesentlichen Stellen novelliert. Betroffen sind Verbrauchsgüterkäufe (B2C) und Kaufverträge im unternehmerischen Geschäftsverkehr (B2B). Die neuen Vorschriften gelten für Verträge, die ab dem 1. Januar 2022 geschlossen werden.

Bislang war eine Sache frei von Sachmängeln, wenn sie bei Gefahrübergang die vereinbarte Beschaffenheit aufwies oder sich für die vertraglich vorausgesetzte Verwendung eignet oder sich für die gewöhnliche Verwendung eignet und eine übliche Beschaffenheit aufweist.

Nach der neuen Fassung des § 434 BGB muss der Kaufgegenstand nun

- die vereinbarte Beschaffenheit haben,
- sich für die nach dem Vertrag vorausgesetzte Verwendung eignen und
- mit dem vereinbarten Zubehör und den vereinbarten Anleitungen übergeben werden.

Über diese subjektiven Anforderungen hinaus regelt der neue § 434 BGB auch die objektiven Anforderungen an den Kaufgegenstand:

Foto: MQ-Illustrations/stock.adobe.com

- Er muss sich für die gewöhnliche Verwendung eignen.
- Der Kaufgegenstand muss eine Beschaffenheit aufweisen, die bei Sachen derselben Art üblich ist und der Käufer erwarten kann, zum Beispiel in Bezug auf die Menge, Qualität, Haltbarkeit, Sicherheit, Kompatibilität, Funktionalität und Interoperabilität (wichtig bei Hard- und Software).
- Den objektiven Anforderungen entspricht die Kaufsache außerdem nur, wenn sie mit Zubehör einschließlich der Verpackung sowie den nötigen Aufbau-, Installations- oder Montageanleitungen übergeben wird.

Anders als bislang müssen jetzt alle subjektiven und alle objektiven Anforderungen kumulativ vorliegen und werden gleichrangig gewertet. Der Vorrang der vereinbarten Beschaffenheit gilt nicht mehr.

Die Art der Sache und die öffentlichen Äußerungen des Verkäufers und anderen Gliedern der Vertragskette, insbesondere in Form von Werbung oder Etiketten, sollen Berücksichtigung finden. Hat der Verkäufer eine Probe oder ein Muster bereitgestellt, so muss die Kaufsache diesem entsprechen, um den objektiven Anforderungen zu entsprechen. Wenn eine Montage geschuldet wird, muss diese sachgemäß durchgeführt werden.

Mit dem neuen § 434 Abs. 5 BGB wird erstmals normiert, dass die Lieferung einer anderen als der vertraglich geschuldeten Sache einem Sachmangel gleichsteht.

Auch für den Verbrauchsgüterkauf (B2C) gelten einige neue Vorschriften, zum Beispiel für den Kauf digitaler Produkte, auf die hier nicht eingegangen wird. ■

Einkaufsbedingungen eines Möbeleinkaufsverbands: Verschuldensunabhängige Haftung bei Lieferverzug unwirksam

Foto: romaset/stock.adobe.com

In seinem Urteil vom 5.3.2021 (Az.: 3 U 68/20) hat das OLG Bamberg Klauseln in den Einkaufsbedingungen eines Einkaufsverbands für Möbel für unwirksam erklärt.

Die streitgegenständliche Klausel lautete: „Bei Überschreitung der vertraglich vereinbarten Lieferzeit, einschließlich einer Nachfrist von 5 Arbeitstagen, wird nachstehend pauschalierter Schadensersatz geltend gemacht (…) Fristüberschreitung 6-10, 11-15 bzw. ab 16 Arbeitstage 10 %, 15 % bzw. 20 % des Rechnungsnettobetrags. Die Kürzung erfolgt mittels Belastungsanzeige.“ Das OLG hielt diese Klausel für unwirksam, weil sie darin einen verschuldensunabhängigen Schadensersatz sah, der in Allgemeinen Geschäftsbedingungen grundsätzlich nicht vereinbart werden könne. Das Verschuldenserfordernis gehöre zu den wesentlichen Grundgedanken des Gesetzes und könne nicht einseitig abbedungen werden. Die Klausel komme einer Garantie gleich, die in AGB nicht generell vereinbart werden könne. ■

Einkaufsbedingungen der Berliner Verkehrsbetriebe: Klausel über pauschalen Schadensersatz bei Kartellrechtsverstoß des Lieferanten ist wirksam

Foto: nmann77/stock.adobe.com

Der Bundesgerichtshof (Urteil v. 10.2.2021, Az.: KZR 63/18) hatte über folgende formularmäßige Schadensersatzklausel in den Einkaufsbedingungen der Berliner Verkehrsbetriebe zu entscheiden: „Wenn der Auftragnehmer aus Anlass der Vergabe nachweislich eine Abrede getroffen hat, die eine unzulässige Wettbewerbsbeschränkung oder eine unlautere Verhaltensweise darstellt, hat er 5 % der Abrechnungssumme als pauschalisierten Schadensersatz an den Auftragsgeber zu zahlen, es sei denn, dass ein Schaden in anderer Höhe nachgewiesen wird“. Der BGH hielt diese Klausel für wirksam.

Die Beklagte hatte Schienen und Gleisoberbaumaterialen geliefert und sich mit anderen Herstellern zu einem verbotenen Preis- und Quotenkartell („Schienenfreunde“) zusammengeschlossen. Erstinstanzlich war sie zur Zahlung von Schadensersatz an die Verkehrsbetriebe verurteilt worden. Der BGH setzte sich intensiv mit der Schadensersatzklausel auseinander. Nach ihrer objektiven, am Wortlaut orientierten Auslegung benachteilige sie den Schädiger nicht unangemessen. Sie übersteige nicht den nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge zu erwartenden, branchentypischen Durchschnittschaden bei Kartellen. Dabei dürfe sich der Klauselverwender auf ökonomisch fundierte allgemeine Analysen kartellbedingter Preisaufschläge verlassen, die Anforderungen dürften nicht überspannt werden. Mit 5 % der Abrechnungssumme erscheine eine Unter- und Überkompensation des Schadens gleichermaßen wahrscheinlich. Dem Vertragspartner sei ja der Gegenbeweise in der Klausel ausdrücklich eröffnet worden. ■

Christian Vietmeyer
Syndikusrechtsanwalt, Hauptgeschäftsführer

WSM Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.
Uerdinger Straße 58-62
40474 Düsseldorf
Tel. +49 (0) 211 / 95 78 68 22
cvietmeyer@wsm-net.de
www.wsm-net.de

Foto: Mourad ben Rhouma

Ansprechpartner

Ganzheitliche Nachhaltigkeit

Quickcheck: Wo steht Ihr Unternehmen?

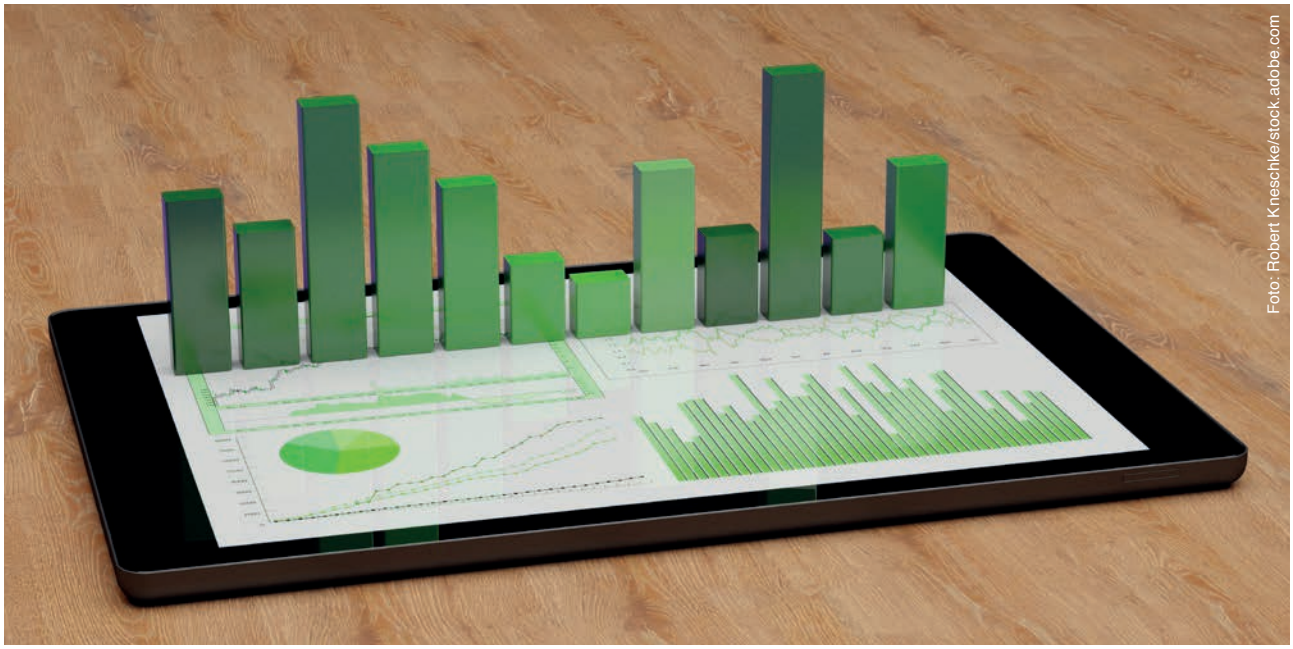


Foto: Robert Kneschke/stock.adobe.com

Das politische und gesellschaftliche Primat der Nachhaltigkeit macht es notwendig, das Geschäftsmodell, die Strategie und die Organisation des eigenen Unternehmens neu zu hinterfragen. Basis hierfür kann eine ganzheitliche Statusermittlung nach den ESG-Kriterien sein.

Nachhaltigkeit ist heute ein elementarer Bestandteil des Managements von Unternehmen und Organisationen. Unternehmerische Nachhaltigkeit baut auf den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales (ESG – environmental, social, governance) auf. Ein nachhaltiger Unternehmenserfolg ist nur möglich, wenn alle drei Aspekte und ihre Wechselbeziehungen im strategischen Management berücksichtigt werden.

Nachhaltigkeit versteht sich als

- zentrale Kundenanforderung bei der Gestaltung von Zuliefer- und Wertschöpfungsketten,
- gesetzliche Bestimmung mit klaren regulatorischen Maßnahmen,
- gesellschaftliche Norm, die einer verpflichtenden Handlungsaufforderung gleichkommt,

und damit als

- strategischer Erfolgsfaktor auf Wettbewerbsmärkten.

Die Themen der Nachhaltigkeit, des Klimaschutzes und der Energieeffizienz rücken für alle betrieblichen sowie gesellschaftlichen Bereiche immer stärker in den Fokus. Auch im Mittelstand sind sie längst angekommen. Der nachhaltige Umgang mit Energie ist aufgrund steigender Kosten (zum Beispiel durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz) auf der unternehmerischen Agenda verankert. Die Unternehmen müssen sich diesen neuen Herausforderungen stellen und sich an die sich verändernden Rahmenbedingungen anpassen. Nachhaltigkeit ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen geworden. Es gilt nicht mehr „Survival of the fittest“, sondern „Survival of the most sustainable“.

Der Weltklimarat IPCC warnt im ersten Teil seines neuen Sachstandsberichts vor einer deutlich rascheren globalen Erwärmung als bislang angenommen. Der Earth Overshoot Day fällt 2021 auf den 29. Juli. Zu diesem Zeitpunkt hat die Menschheit alle natürlichen Ressourcen aufgebraucht, die die Erde innerhalb eines Jahres wiederherstellen und damit nachhaltig zur Verfügung stellen kann. Die EU-Kommission hat vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen das „Fit for 55“-Paket verabschiedet (siehe Seite 5). Mit einem umfangreichen Paket an Auflagen will die EU-Kommission die Klimaziele für 2030 erreichen.

Auch die Kunden stellen zunehmend höhere Ansprüche an die Lieferketten. So fordert Daimler beispielweise in seiner „Ambition 2039“ eine CO_2-neutrale Lieferkette bis zum Jahr 2039. Ähnliche Anforderungen werden auch von anderen OEMs erhoben. Das stellt mittelständische Unternehmen vor weitere Herausforderungen.

Foto: by-studio/stock.adobe.com

Die beschriebenen Entwicklungen machen es notwendig, das Geschäftsmodell, die Strategie und die Organisation des eigenen Unternehmens neu zu hinterfragen. Basis hierfür kann eine ganzheitliche Status-Quo Ermittlung in Bezug auf Nachhaltigkeit sein.

Nachhaltigkeits-Scoring kostenlos durchführen

Mit einem Nachhaltigkeits-Scoring können sich Unternehmen mit anderen Unternehmen ihrer Branche vergleichen und so Transparenz in der Standortbestimmung schaffen. Doch nur aus der ganzheitlichen Betrachtung aller drei Säulen der Nachhaltigkeit in Bezug auf den aktuellen Status können die richtigen nächsten Schritte abgeleitet werden.

Die einzuleitenden Maßnahmen können in allen drei Bereichen der Nachhaltigkeit sichtbar werden. Häufig resultierende Themen sind die Ermittlung des Carbon Footprint im ökologischen Bereich, Arbeitsschutzoptimierungen im sozialen Themenfeld und Kosten-Nutzen-Berechnungen in der ökonomischen Säule.

Grafik Mögliche Maßnahmen auf Basis der Statusbestimmung

Bei der ökologischen Nachhaltigkeit zeichnet sich der CO_2-Fußabdruck mehr und mehr als das entscheidende Kriterium ab. Auch wenn noch so nachhaltig und sparsam gewirtschaftet wird, verursacht jeder Betrieb CO_2-Emissionen. Es ist deshalb umso wichtiger, diese Emissionen kontinuierlich zu reduzieren oder gar zu vermeiden. Unvermeidbare Emissionen können über ein Klimaschutzprojekt ausgeglichen werden, um letztendlich klimaneutral zu werden. Eine anerkannte Systematik zur Ermittlung des Carbon Footprints sind in der DIN EN ISO 14064 und im GHG-Protokoll festgelegt.

Carbon Footprint gemäß ISO 14064 und Klimaneutralität nach PAS 2060

Kosten-Nutzen-Berechnungen sind ein bewährtes Instrument bei der Bewertung von Investitionen in Unternehmen. Momentan stellt sich Unternehmen vermehrt die Frage, ob die Installation von Photovoltaik-Anlagen eine sinnvolle Investition darstellt. Hier gilt es kritisch zu prüfen, ob die Rahmenbedingungen (Ort der Installation, Genehmigungen, Statik, Speicher, Steuern, Fördermöglichkeiten, Behandlung als Energieversorger und anderes) einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen.

Zudem zeigt sich, dass Compliance als Querschnittsfunktion ein immer wichtigeres Thema wird. Die wachsende Relevanz der Compliance wurde durch die im April 2021 veröffentlichte ISO 37301 bestätigt. Als Beispiele kommender Verpflichtungen sind hier das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sowie die Whistleblower-Richtlinie aufgeführt. Im Compliance-Management geht es darum, eine ganzheitliche Systematik zum Umgang mit Anforderungen aufzubauen und nicht nur auf einzelne gesetzliche Änderungen adäquat zu reagieren. Dies stellt vor allem mittelständische Unternehmen vor eine große Herausforderung.

Neben den aufgeführten Punkten wird die Kommunikation von Nachhaltigkeitsaspekten relevanter. Treiber sind hier sowohl Gesetze (zum Beispiel die CSR-Richtlinie), Kundenforderungen als auch (vermehrt) die Vorgaben von Banken. Vor diesem Hintergrund ist die Erstellung von Nachhaltigkeitsberichten nach anerkannten Standards (DNK, GRI u.a.) von Bedeutung. Häufig beginnen Unternehmen damit, die Berichte aus ökologischen oder ökonomischen Gesichtspunkten aufzubauen und diese dann sukzessive zu erweitern.

Die vorgenannten Beispiele zeigen, dass Nachhaltigkeit ein komplexes Thema ist, welches ganzheitlich betrachtet werden muss. Durch eine systematische Statusbestimmung können Prioritäten optimal gesetzt und die wichtigsten Maßnahmen implementiert werden. ■

Foto: Guido Solbach/VIA Consult

Guido Solbach
Mitglied der Geschäftsleitung

VIA Consult GmbH & Co. KG
Martinstraße 25
57462 Olpe
Tel. 02761 / 83668-14
g.solbach@via-consult.de
www.via-consult.de

Ansprechpartner

Elektromobilität

Was bei der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zu beachten ist

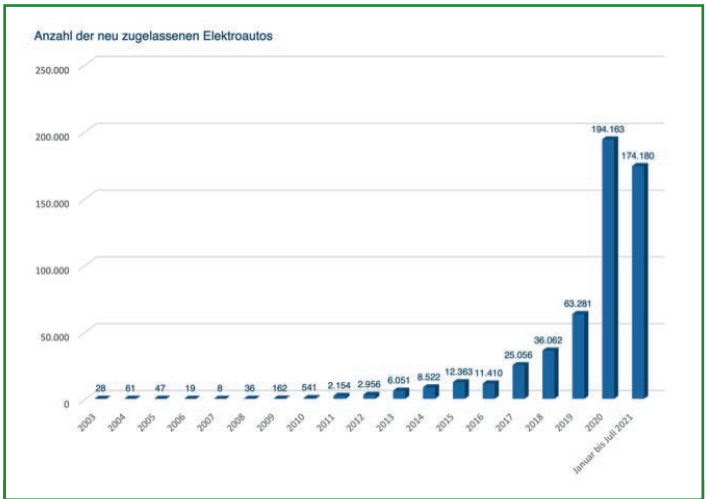
Der Straßenverkehr ist einer der Eckpfeiler des Green Deals der EU-Kommission. Für alle Unternehmen steht deshalb über kurz oder lang auch die zukunftsfähige Ausrichtung der eigenen Fahrzeugflotte auf der To-do-Liste.

Die Herausforderungen sind groß: Mit der E-Mobilität betreten Unternehmen im Alltag fast immer Neuland, zum Beispiel mit Blick auf den eigenen Fuhrpark, aber auch auf die Fahrzeuge der Mitarbeiter. Denn was zunächst ausschließlich als technische Herausforderung wirkt und auch in der Öffentlichkeit meist so diskutiert wird, hat noch viele weitere Aspekte. Dazu gehören zum Beispiel die korrekte Abrechnung und Zuordnung verbrauchter Strommengen oder die Mitarbeiterbindung durch neu zu gestaltende Dienstwagenprogramme. Die Unternehmen sehen sich in der Realität deshalb einem sehr komplexen Mix von gesetzlichen Vorschriften, zum Teil sehr kleinteiligen Fördermöglichkeiten sowie Dokumentationspflichten gegenüber.

Typische Handlungsfelder

Die Ladeinfrastruktur ist im Augenblick das am intensivsten diskutierte Thema. Bei der Planung sollten Unternehmen sich eher an einem mittel- bis langfristigen Bedarf orientieren. Nichts würde die Ausbaukosten stärker treiben, als zu kleinschrittig vorzugehen. Man sollte Mitarbeitern auf jeden Fall mit Blick auf den aktuellen Schub bei der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen schon heute Lademöglichkeiten zur Verfügung stellen. Falls diese zu Hause laden können, kann hier eine steuerfreie Pauschale gezahlt werden.

Die Abrechnung des abgegebenen Stroms ist ein Thema mit vielen Einflussvariablen. Man darf Ladestrom an Mitarbeiter steuerfrei verschenken und auch an Gäste; dies ist im Rahmen der Compliance-Politik des Unternehmens möglich. Energiewirtschaftlich kann hier, insbesondere bei Stromerzeugungsanlagen und produzierenden Unternehmen, allerdings ein Messkonzept nötig werden. Konkret geht es darum, die eigenerzeugten Strommengen abzugrenzen, die je nach Nutzung etwa nach dem EEG privilegiert sind oder eben nicht. Nicht nur bei diesem Beispiel lauert der Abrechnungsteufel bei



Entwicklung Neuzulassungen E-Autos von 2003 bis 2021 (Quellen: Kraftfahrbundesamt, Statista)

Steuern und Abgaben auf Strom im Detail! Bei der Entwicklung des Messkonzepts ist es deshalb wichtig, eine genaue Analyse der konkreten Situation des Unternehmens vorzunehmen, damit das gewählte Vorgehen auch passt.

Alternativ kann der Betrieb von Ladesäulen natürlich an Dienstleister abgegeben werden. So kann man für das Unternehmen die Komplexität des Themas reduzieren. Allerdings entfällt dann die Option, eigenerzeugten Strom einzusetzen und den damit verbundenen positiven Nachhaltigkeitseffekt zu nutzen. Außerdem bestimmt dann der Dienstleister den Preis des Ladestroms für Mitarbeiter und den eigenen Fuhrpark für viele Jahre.

Die Förderlandschaft für Ladeinfrastruktur ist in dauernder Bewegung und wird auf der Abnehmerseite auch stark nachgefragt. Es gibt diverse Programme auf Europa-, Bundes-, Landes- und teilweise auf kommunaler Ebene. Insgesamt ist es deshalb nicht einfach, den richtigen Weg durch den Förderdschungel zu finden. Trotzdem liegt hier ein erhebliches Potenzial, dass man nicht wegen scheinbarer Unübersichtlichkeit vorschnell verwerfen sollte.

Dieser kurze Abriss zeigt schon: Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Weg in die Elektromobilität ist ein ausgeklügelter und von hoher Sachkompetenz getragenen Strategieansatz, der die verschiedenen Handlungsfelder und -möglichkeiten umfassend in den Blick nimmt.

Steigender Marktanteil von Elektroautos hat für den Staat einen Preis

Die Nachfrage nach Elektroautos ist in den vergangenen Monaten signifikant gestiegen. Der Anteil von batterieelektrischen Autos (BEV) sowie von Plug-in-Hybriden (PHEV) an den gesamten Pkw-Neuzulassungen lag im 1. Halbjahr 2021 in Deutschland bereits bei 22 Prozent. Es gibt zwei wesentliche Gründe für diesen Marktanteilsgewinn. Zum einen ist das Angebot zuletzt gestiegen, denn mit dem Absatz von Elektroautos können die Autohersteller leichter ihre CO_2-Flottenziele erreichen. Zum anderen ist der Marktanteilsgewinn auf die staatlichen Fördermaßnahmen zurückzuführen.

Der steigende Marktanteil von Elektroautos hat für den Staat einen Preis. Der gesamte fiskalische Effekt pro Auto setzt sich zusammen aus der direkten Förderung beim Autokauf sowie den steuerlichen Mindereinnahmen während der Nutzungsphase (unter anderem geringere Kfz-Steuer- und Mineralölsteuereinnahmen). Über die gesamte Nutzungsdauer kommen in Deutschland fiskalische Effekte von mehr als 20.000 Euro zusammen, wenn in der gehobenen Mittelklasse ein BEV statt eines Autos mit Verbrennungsmotor genutzt wird.

Der Umstieg auf Elektromobilität leistet einen Beitrag für den Klimaschutz, der durch technischen Fortschritt und Größenvorteile künftig größer werden dürfte. Vorerst ist der Klimaeffekt aber noch klein und teuer erkauft. Die CO_2-Vermeidungskosten können die Schwelle von 1.000 Euro je Tonne übersteigen. Damit genügt das aktuelle regulatorische Förderregime nicht den Kriterien der ökonomischen Effizienz und der ökologischen Effektivität.

Link zum Bericht

Eric Heymann
Senior Economist Automobil,
Industrie, Klimapolitik, Verkehr

Deutsche Bank AG
Deutsche Bank Research
Mainzer Landstraße 11-17
60329 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 910-31730
Eric.Heymann@db.com
www.dbresearch.de
www.deutsche-bank.de/ub

Foto: Deutsche Bank

Ansprechpartner

Beispielhaftes Vorgehen

In der Praxis hat sich ein Vorgehen entlang folgender Schritte bewährt:

Schritt 1: Ermittlung des aktuellen, aber auch mittel- bis langfristigen Bedarfs an Energie für die E-Mobilität.

Schritt 2: Screening der Fördermöglichkeiten, sowohl bundesweit als auch auf Europa-Ebene.

Schritt 3: Auf- und Ausbau eine Ladeinfrastruktur für einen Planungshorizont von fünf bis zehn Jahren.

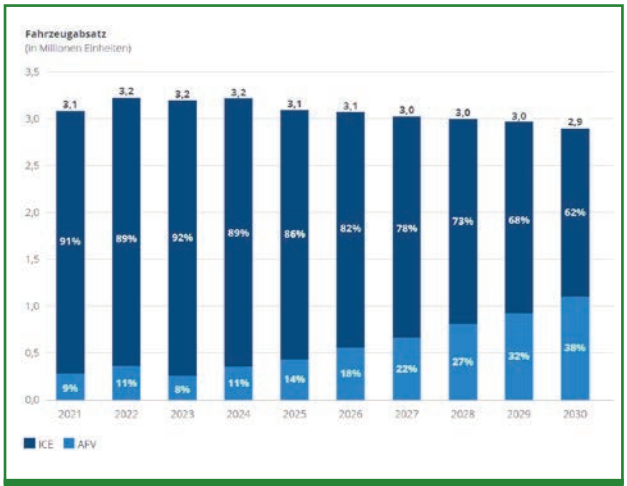
Schritt 4: Erfassung von Dokumentations- und Meldepflichten gegenüber den Behörden.

Schritt 5: Festlegung der Abrechnungsmodalitäten für abgegebene Strommengen.

Schritt 6: Zusammenführung der Ergebnisse in einen Masterplan, der zwei Säulen hat:

- Start in die E-Mobilität
- Entwicklung der E-Mobilität in den nächsten fünf bis zehn Jahren

Schritt 7: Organisation von Verantwortung und Umsetzung der Maßnahmen im Unternehmen. Gegebenenfalls Einbindung eines externen Dienstleisters.



Prognose der Kfz-Absatzes in Deutschland mit alternativen Antrieben (AFV) im Verhältnis zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (ICE) bis 2030 (Quelle: Deloitte)

Schritt 8: Jährliche Review-Schleife, mit der gegebenenfalls Anpassungsbedarf an das Konzept identifiziert wird.

Damit lässt sich unnötiges Lehrgeld vermeiden, und man trifft von vorneherein die richtigen Investitionsentscheidungen, die Bestand haben und dem Unternehmen nützen. Und so macht Elektromobilität nicht nur dem Autofahrer, sondern auch den betriebswirtschaftlich verantwortlichen im Unternehmen Spaß! ■

Weitere Informationen zum professionellen Einstieg in die Zukunft der Mobilität

Foto: ECG Consulting

Dr. Wolfgang Hahn
Geschäftsführer
Tel. +49 (0) 7854 / 9875-0
Wolfgang.Hahn@ecg-kehl.de

ECG Energie Consulting GmbH
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer
www.energie-consulting.com

Dr. Jürgen Joseph
Geschäftsführer
Tel. +49 (0) 7854 / 9875-299
Juergen.Joseph@ecg-kehl.de

ECG Energie Consulting GmbH
Wilhelm-Leonhard-Straße 10
77694 Kehl-Goldscheuer
www.energie-consulting.com

Foto: Claudia Lienert

Ansprechpartner

Industrielle Versicherungen (XXXV)

Und schon wieder ein Artikel zu Naturkatastrophen…

Dem aufmerksamen Leser wird aufgefallen sein, dass dies der vierte Beitrag innerhalb der letzten fünf Jahre zum Thema Naturkatastrophen und Elementarschadenversicherung ist. Vermutlich wird es nicht der letzte sein.

Foto: Gina Sanders/stock.adobe.com

7.000.000.000 Euro.

Das ist die aktuelle Schätzung der Höhe der versicherten Schäden für die Überschwemmungen im Juli dieses Jahres – Trend weiter steigend. Das ist ein Negativrekord für die deutschen Versicherer. Bezieht man ein, dass nur etwa 45 Prozent der betroffenen Risiken versichert waren, dann wird das ganze Ausmaß der Katastrophe deutlich. Die Schäden an der Infrastruktur wie Straßen, Brücken, Bahnschienen und der Natur sind in dieser Summe noch nicht einmal berücksichtigt.

Allein in diesem noch jungen Millennium haben wir bereits mehrere sogenannte „Jahrhunderthochwasser“ erlebt – die Bilder aus Deutschland und Mitteleuropa aus den Jahren 2002, 2005, 2006, 2013 und nun 2021 sind noch präsent. Dazwischen gab es immer wieder lokale Hochwasserereignisse, wie zum Beispiel 2018 nach der Dürre, welche nicht minder großes Leid verursacht haben.

Und doch sind immer noch weniger als die Hälfte der Gebäude und Betriebe gegen Elementarschäden versichert. „Wir liegen am Hang!“, „Hier ist kein Fluss!“ und „Damit hatten wir noch nie Probleme!“ sind häufige Antworten auf die Frage, ob eine Elementarschadenversicherung gewünscht wird. Die mathematische Risikodefinition ist mit der persönlichen Erfahrung der

potenziell Betroffenen nur schwer in Einklang zu bringen. Geringere Eintrittswahrscheinlichkeiten als einmal in 50 oder 100 Jahren liegen außerhalb des menschlichen Vorstellungsvermögens. Man glaube daher, dass man selber im Verlauf seines Lebens von Naturkatastrophen nicht betroffen sei – und dann passiert es trotzdem.

In Unternehmen sind oft nicht nur Gebäude, Einrichtung und Maschinen, sondern auch Akten, Server und Datenträger von Überschwemmungen betroffen. Dies kann zu einer längeren Betriebsunterbrechung führen, welche die Existenz bedrohen kann. Ein Weg, um sich dem Thema als Unternehmen und Privatperson zu stellen, sind bauliche Maßnahmen. Zu denken ist etwa an Hochmauern von Kellerfensterschächten, mobile Schutzvorrichtungen, um das Wasser am Eindringen in Gebäude zu hindern, Rückstausicherungen und Pumpen. Sensibles Inventar und Daten können im Rahmen einer organisatorischen Maßnahme in Bereiche des Unternehmens verlegt werden, die vor Überschwemmungen besser geschützt sind, zum Beispiel in obere Stockwerke. Gleiches gilt für wassergefährdende Stoffe. Diese sollten derart gelagert werden, dass sich im Schadenfall keine dieser Flüssigkeiten mit dem eindringenden Wasser vermischen kann.

Wenn man alle baulichen und organisatorisch sinnvollen Bereiche abgedeckt hat, sollte man für das Restrisiko ein Gespräch mit seinem Versicherungsmakler suchen und das finanzielle Risiko für die Folgen solcher Schäden auf einen Versicherer übertragen. Denn, wie im Juli gesehen, reichen selbst die besten Schutzmaßnahmen nicht aus, wenn die Kräfte der Natur sich ihren Weg bahnen.

Die Elementarschadenversicherung bietet für solche Fälle Schutz. Wer innerhalb der letzten zehn Jahre keinen Elementarschaden gehabt hat, sollte spätestens jetzt noch die Chance nutzen, eine Elementarschadenversicherung abzuschließen. Bei Risiken, die innerhalb der letzten zehn Jahre Schäden in diesem Bereich hatten, wird die Absicherung momentan schon schwierig, da die Versicherer aufgrund des Ereignisses vom Juli sehr restriktiv an das Thema herangehen. Einige Gebäude, die in einer sogenannten ZÜRS-Zone 4 liegen, bekommen – egal, ob schadenfrei oder nicht – in der Regel gar keine Elementarschadenversicherung, da das Risiko eines Schadens zu hoch ist.

Die Politik diskutiert gerade, ob die Einführung einer Pflichtversicherung sinnvoll ist, aber diese Diskussion ist nicht neu. Eine Pflichtversicherung sichert auch nur die finanziellen Folgen ab, verhindert oder minimiert aber die Schäden an sich nicht. Die Politik und auch die Gesellschaft muss sich mit dem Thema Naturkatastrophen stärker auseinandersetzten. Dazu gehören unter anderem die Siedlungspolitik, Bauvorschriften und -genehmigungen, Hochwasserschutz und natürlich die Klimapolitik. Bei Überlegungen zu „Europas grüner Politik“ dürfen diese Themen nicht fehlen.

Bis dahin sollten Unternehmer und Privatpersonen das Gespräch mit einem Versicherungsmakler suchen, um das Risiko einzuschätzen und soweit möglich abzusichern. Wenn es nicht abzusichern ist, muss jeder sich ernsthaft die Frage stellen: „Will ich hier bauen?“ oder „Kann ich hier bleiben?“ So schmerzhaft dies ist: Der Trend geht zu stärkeren Ereignissen in immer kürzeren Abständen. ■

Dennis Gottschalk

VSM Versicherungsstelle
Stahl- und Metallverarbeitung GmbH
Hohenzollernstr. 2
44135 Dortmund
Tel. +49 (0) 231 / 5404-521
Fax: +49 (0) 231 / 5404-7521
Dennis.Gottschalk@leue.de

Foto: Lutz Kampert

Ansprechpartner