



Einführungsstatement

Shell Energie-Dialog

„Was kostet die Energiewende von morgen?“

Dr. Peter Blauwhoff, Vorsitzender der Geschäftsführung,

Deutsche Shell Holding GmbH, Hamburg

Berlin, den 17. Juni 2014

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen auch von meiner Seite zum Shell Energie-Dialog.

Auf die Diskussion mit Ihnen allen sowie mit unseren Fachleuten hier auf dem Podium freue ich mich besonders. Ich weiß, dass wir in manchen energiepolitischen Fragen durchaus ähnliche Auffassungen vertreten, bei anderen aber sehr unterschiedliche.

Für ein spannendes Gespräch ist also gesorgt. Sprechen wollen wir über die Kosten des Energiesystems. Und da wir in Deutschland sind, führt uns diese Diskussion schnell zur Energiewende und ihrer Umsetzung.

Wenn wir in Deutschland über Energie sprechen, vergessen wir oft: Energie umfasst mehr als nur Stromerzeugung. Sie umfasst ebenfalls den Endenergie-Verbrauch in den Verbrauchs-Sektoren. Dies sind Wärme und Mobilität/Verkehr. Auch in diesen Verbrauchs-Sektoren, die zusammen 80% des Endenergie-Verbrauchs repräsentieren, ist eine Energiewende unverzichtbar, um CO₂-Emissionen zu senken.

Aber die Kosten hierfür sind auch hoch. Über die Hälfte des Verbrauchs entfällt auf Wärme. In der Industrie sprechen wir über Prozesswärme, bei Haushalten und Gewerbe über Raumwärme und Warmwasser.

Shell hat in den vergangenen Jahren zwei Hauswärme-Studien herausgegeben. Sie zeigen, dass deutlich weniger Wohngebäude energetisch saniert und Heizungen modernisiert werden, als nötig wären, um die CO₂-Ziele im Wohn-Sektor zu erreichen. Beim gegenwärtigen Tempo würde es 100 Jahre dauern, bis unser Gebäudebestand durchsaniert wäre.

Würde die Sanierungsrate von derzeit einem auf künftig zwei Prozent erhöht, könnten die Treibhausgas-Emissionen des Wohn-Sektors um rd. 40% oder ca 60 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr gesenkt werden. Hierfür wären aber bis 2030 Investitionen von mehr als 30 Mrd. Euro pro Jahr erforderlich.

Jeder Euro muss gut investiert werden - er sollte möglichst viel Treibhausgas einsparen. Entscheidend ist nicht so sehr der Neubau. Hier setzt der Gesetzgeber per Energieeinsparverordnung bereits hohe Standards. Entscheidend ist vielmehr der Wohnungsbestand.

Aber hier gilt: Maßnahmen an der Gebäudehülle sind teuer und rechnen sich - wenn überhaupt - nur auf lange Sicht. Aber fast immer rechnet sich der Austausch veralteter Heiztechnik. Umso erstaunlicher ist es, dass nur ein Viertel aller Heizkessel in unseren Kellern dem Stand der Technik entspricht. Die aktuelle Modernisierungsrate liegt bei 3 % - das ist viel zu niedrig! Im Sinne des Klimaschutzes müsste sie auf mindestens 5 % angehoben werden.

Wie schaut es bei der Mobilität aus? Der Verkehrs-Sektor - unsere Fahrten und der Transport per PKW, LKW, Bahn, Schiff oder Flieger - konsumiert 30 % der Endenergie. Was alternative Energien angeht, ist die Energiewende im Verkehrssektor weniger vorangeschritten als im Wohnungsbereich. Nur Biokraftstoffe konnten bislang einen gewissen Marktanteil erlangen.

Allerdings hat der Verkehrssektor seinen Endenergieverbrauch seit etwa 15 Jahren deutlich reduziert. Insgesamt lässt sich jedoch festhalten, dass die Energiewende im Verkehr vor allem deshalb langsamer voran schreitet, weil sie hier eben noch teurer ist als in den anderen Sektoren.

Eine aktuelle Studie des DLR-Instituts für Fahrzeugkonzepte hat sich mit Antrieben und Kraftstoffen der Zukunft befasst. Sie kommt zu folgenden Ergebnissen: Über eine anspruchsvolle CO₂-Grenzwert-Regulierung könnten die Treibhausgas-Emissionen des Individualverkehrs bis 2040 halbiert werden. Allerdings steigen in einem solch ambitionierten Szenario die Kosten deutlich an.

In diesem Szenario steigen die Mobilitätskosten bis 2030 aufgrund höherer Preise für die technisch weiterentwickelten Pkw - je nach Fahrzeugtyp - um etwa 5.000 bis 8.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr! Aber selbst durch niedrigeren Kraftstoff-Verbrauch kann der Autofahrer diese Kosten nicht kompensieren.

Jetzt rechne ich einmal hoch: Bei drei Millionen Zulassungen in Deutschland ergeben sich in Summe jährliche Zusatzkosten von 15 bis 20 Mrd. Euro für die beschleunigte Energiewende im Verkehrssektor. Außerdem werden die Steuereinnahmen durch den geringeren Verbrauch um ca. 40-50% oder ca. 15-17 Mrd. Euro, alleine für PKW, sinken – eine Summe, die dem Finanzminister dann fehlen wird. Auch hier also hohe Kosten!

Uns stehen harte Debatten bevor, welche gesellschaftspolitischen Konsequenzen ihre Verteilung hat. Im Stromsektor hat die deutsche Politik mit der Europäischen Kommission hart um die Ausgestaltung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes gerungen, die jetzt auch für die energieintensive Industrie akzeptabel ist. Es geht dabei immerhin um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und den Erhalt von hochwertigen industriellen Arbeitsplätzen.

Wir sprechen beim EEG über 20 Mrd. Euro Umverteilung in 2013; in diesem Jahr könnten es bereits 23 Mrd. Euro sein.

Was haben wir mit diesen Mitteln erreicht? Der Anteil der erneuerbaren Energien wurde ausgebaut - im Strombereich bis zu 24%, aber nur um 12% im Primärenergieverbrauch. Aber wurden die CO₂-Emissionen gesenkt? Nein - die Emissionen aus der Energieversorgung sind gestiegen - das zweite Jahr in Folge um je 2 %. Eine Ursache hierfür ist, dass das EEG keine ausreichenden Impulse für die Stromerzeugung durch kohlenstoffärmere Energieträger gibt. Stattdessen verbrennen wir mehr Kohle und weniger Erdgas. Das drückt sich in höheren CO₂-Emissionen pro Kilowattstunde aus. Inzwischen sind wir wieder bei 600 Gramm CO₂ pro Kilowattstunde angelangt. Und das trotz immer höheren Anteilen aus erneuerbaren Energien.

Eine Option zur Umsteuerung wäre ein effektiverer europäischer Emissionshandel. Eine Verknappung der Emissions-Zertifikate würde zu mehr Effizienz und CO₂-ärmeren Energieträgern, wie beispielsweise Erneuerbare oder Gas, führen.

Was wir nicht brauchen, sind neue Subventionen. Und da sehe ich derzeit unter der Überschrift Kapazitätsmärkte eine gefährliche Diskussion. Insbesondere, wenn es sich um Vorschläge handelt, von denen vornehmlich alte Kraftwerke - Kohle oder Atom - profitieren dürften.

Deutschland ist ein führender Industriestandort. Der Anteil der Industrie an der Wertschöpfung liegt hier bei rund einem Viertel. Die Industrie ist der Leitsektor der deutschen Wirtschaft und Wachstumstreiber für Europa. Industrielle Produktion ist mit Energieverbrauch verbunden. Sie kann aber nur dann stattfinden, wenn die erforderliche Energie zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitgestellt wird. Und dies ist im Vergleich zu den USA und den Staaten in Asien immer weniger der Fall.

Lassen Sie mich zum Schluss kurz zusammenfassen: Die Kosten für das Energiesystem der Zukunft sind hoch. Höher wohl, als die Politik es vorausgesehen hat. Wollen wir die Akzeptanz der Energiewende erhalten, muss unsere Energiepolitik dem Klima nützen und die Finanzmittel so effizient wie möglich einsetzen.

Das heißt:

- Verstärkt die Potenziale auch in den anderen Anwendungssektoren jenseits des Stromsektors nutzen - im Wärmemarkt vor allem durch moderne Technologien. Im Verkehrssektor durch weitere Effizienzverbesserungen und eine technologieoffene Förderung alternativer Antriebe. In der Stromerzeugung müssen der Umbau des Energiesystems und Ausbau der Infrastruktur Hand in Hand gehen. Moderne Gaskraftwerke können einen Beitrag leisten.
- Die Erneuerbaren Energien sollten sich ohne Dauersubventionen behaupten. Der Ausbau muss in einem System erfolgen, das die CO₂-Minderung nicht unterläuft.
- Auf EU-Ebene muss dazu der Emissionshandel gestärkt werden, um neue Anreize zur CO₂-Einsparung und Innovation zu schaffen. Wünschenswert ist es, die CO₂-Reduktion als übergeordnetes energiepolitisches Ziel für 2030 zu definieren, statt mehrere - potenziell widersprüchliche - Ziele nebeneinander zu verfolgen.

Dies ist keine Neuentwicklung, sondern eine Justierung unserer Energiepolitik, um das Ziel „Senkung des Treibhausgas-Ausstoßes“ zu erreichen. Und wenn wir schon viel Geld in die Hand nehmen, dann sollten wir diesem Ziel auch näher kommen.

Vielen Dank.