



## Energieeffizienzstrategie 2050 der Bundesregierung

### I. BETROFFENHEIT DER E-HANDWERKE

Der Zentralverband der Deutschen Elektro- und Informationstechnischen Handwerke (ZVEH) vertritt auf nationaler und europäischer Ebene die wirtschaftlichen und politischen Interessen von 50.717 Unternehmen aus den drei Handwerken Elektrotechnik, Informationstechnik und Elektromaschinenbau. Mit 500.643 Beschäftigten, davon 43.250 Auszubildende, erwirtschaften die Unternehmen einen Jahresumsatz von rund 61,1 Milliarden Euro.

Die E-Handwerksbetriebe sind maßgeblich daran beteiligt, die Energieeffizienz in Deutschland zu erhöhen. Neben ihrer ökologischen und klimapolitischen Notwendigkeit ist die Energieeffizienz auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für das E-Handwerk. Aus diesem Grund begrüßt der ZVEH ausdrücklich, dass die Bundesregierung beschlossen hat, das Thema Energieeffizienz durch die im Dezember 2019 vorgelegte Energieeffizienzstrategie 2050 langfristig zu begleiten.

### II. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

#### 1. Systembetrachtung und Sektorenkopplung

Die Untergliederung der Energieeffizienzstrategie entlang verschiedener Sektoren – wie Gebäude, Industrie, Verkehr oder Landwirtschaft – ermöglicht eine Abgrenzung und Fokussierung der einzelnen Maßnahmen. Für das Elektrohandwerk sind dabei insbesondere die Sektoren Gebäude und Verkehr von überragender Bedeutung. Wichtig ist dabei jedoch, die Energieeffizienzpotenziale der Sektoren nicht isoliert zu betrachten. Energieeffizienz ist schließlich mehr als die Summe der Maßnahmen zur Energieeinsparung in den einzelnen Sektoren. Ebenso bedeutend ist die systemische Optimierung des Energieverbrauchs über alle Sektoren.

Dies wird im Gebäudesektor besonders deutlich. So geht die Bundesregierung das Thema CO<sub>2</sub>-Neutralität von Gebäuden mit der Efficiency-First-Kampagne öffentlichkeitswirksam an. Der Schwerpunkt der öffentlichen Wahrnehmung dieser Kampagne liegt bislang jedoch noch auf der Gebäudehülle. Häufig wird darüber diskutiert,

Gebäudedämmung und Fenster zu erneuern, um den Energieverbrauch zu senken und so den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen zu entsprechen.

Effizienz durch die Reduktion von Wärmeverlusten ist ein grundsätzlich richtiger Ansatz. Ebenso wichtig ist jedoch, den Energieverbrauch systemisch zu optimieren. Hierzu kann die Gebäudeautomation durch ein lokales oder durch Einbindung in ein systemübergreifendes Energiemanagement einen wesentlichen Beitrag leisten. Dazu sind dezentrale Energieerzeugung, Speicher, Elektromobilität sowie ggf. Nah- und Fernwärmekonzepte mittels intelligenter automatisierter Steuerungsfunktionen zu koppeln. Das Gebäude an sich muss individuell und das Quartier, in dem es sich befindet, muss als Gesamtsystem betrachtet werden, so dass die Systemeffizienz sichergestellt wird.

Dabei kann es insbesondere im Gebäudebestand keine pauschalen Lösungen geben. Gebäude müssen neben klassischen Energieeinsparmaßnahmen zur Reduktion des Wärmeverlustes über die Gebäudehülle hinaus die Option bekommen, über die Nutzung selbst erzeugter erneuerbarer Energien oder über Beiträge zur Steigerung der Systemeffizienz, die gestellten Anforderungen zu erfüllen. Die Anrechenbarkeit von Grünstromnutzung zur Energiebilanz von Gebäuden, die keine erneuerbare Energie erzeugen, muss verbessert werden.

## 2. Ertüchtigung der elektrischen Anlage

Die automatische Steuerung von Gebäuden über Smart-Home-Lösungen unter Einbeziehung der Erzeugung erneuerbarer Energien und der Elektromobilität sind essenziell für die Erreichung des Ziels, den Primärenergieverbrauch in Deutschland bis 2050 gegenüber 2008 zu halbieren.

Durch die Sektorenkopplung rückt das Gebäude beim Thema Energieeffizienz in den Mittelpunkt, denn es ist nicht mehr nur Wohn- oder Arbeitsraum, sondern auch Kraftwerk, Energiespeicher und Ladestelle. Effiziente Gebäude können somit das Energiesystem insgesamt effizienter machen. Doch dies kann nur gelingen, wenn die elektrische Anlage im Gebäude den zusätzlichen Anforderungen auch gerecht werden kann.

Doch dies ist derzeit vielfach nicht der Fall. In Deutschland existiert ein erheblicher – und von der Politik weitestgehend unbeachteter – Sanierungsstau bei den elektrischen Anlagen. So ergab eine 2015 veröffentlichte Studie im Auftrag des ZVEI<sup>1</sup>, dass 70 % der Gebäude, die vor 2006 errichtet wurden, nicht die heutigen Anforderungen an eine Mindestausstattung erfüllen, um den Einbau von PV-Anlagen, Wärmepumpen, Speicher oder Ladestationen zu ermöglichen. In der Mehrzahl der Gebäude sind die elektrischen Leitungen noch nie erneuert worden. Doch wie jedes andere technische Produkt unterliegen auch Elektroinstallationen dem Verschleiß und müssen im Laufe der Zeit in Teilen oder auch vollständig erneuert werden.

---

<sup>1</sup> Zustandserhebung elektrischer Anlagen für Gebäude, Studie der Fachhochschule Südwestfalen und der Leuphana-Universität Lüneburg im Auftrag des ZVEI, Hoff. Prof. Dr.-Ing. Egon Ortjohann, et. al. April 2015, vorgestellt am 28. Oktober 2015 während der Pressekonferenz der EFA Leipzig.)

Alternde Elektroinstallationen treffen somit auf immer komplexere Anforderungen von Bewohnern und Gebäudenutzern. Dies wird zwangsläufig die Entwicklung der für die Energieeffizienzsteigerung unerlässlichen Smart-Home-Technologien beeinträchtigen. Aus diesem Grund muss die Ertüchtigung der elektrischen Anlage von Seiten der Politik als elementarer Bestandteil von Energieeffizienzmaßnahmen im Gebäude anerkannt werden.

Auch im Neubau muss sichergestellt werden, dass die elektrische Anlage den zukünftigen Anforderungen gerecht werden wird, um die Sektorenkopplung überhaupt zu ermöglichen. Gebäude, die heute gebaut oder saniert werden, müssen viele Jahrzehnte funktionieren. Nachträgliche Installationen, z.B. zur Anbindung von Ladestationen, sind mit einem Vielfachen an Kosten verbunden.

### 3. Ausbau der digitalen Infrastruktur

Eine weitere Voraussetzung für einen effizienteren Energieverbrauch stellt eine umfassende digitale Infrastruktur dar. Nur so lassen sich mit Hilfe von Smart-Home-Technologien erneuerbare Energien und die E-Mobilität effizient in das Energiesystem integrieren und Energieverbräuche über Sektoren hinweg optimieren. Doch trotz der intensiven und vielfältigen Bemühungen von Bund, Ländern und Kommunen sowie Unternehmen kommt der Netzausbau nicht wie erhofft voran. Die politischen Ziele der Bundesregierung sind gefährdet.

Zwar stehen Fördergelder in angemessenem Umfang zur Verfügung, doch müssen diese schneller und effizienter in den konkreten Bauprojekten ankommen. Zudem behindern langwierige Genehmigungsverfahren, Engpässe beim Tiefbau, Kapazitätsmangel in der Planung, das Fehlen einer durchgängigen Prozessdigitalisierung sowie nicht ausreichende Schulungs- und Trainingsmöglichkeiten den Ausbau.

Die Abwicklung der Förderverfahren muss daher massiv vereinfacht werden. Auch die Genehmigungsprozesse in den Kommunen müssen schneller und effektiver ablaufen. Neben den Verwaltungsmitarbeitern müssen auch die bestehenden Weiterbildungsangebote für die Mitarbeiter der ausführenden Bauunternehmen erweitert werden.

Doch die Entwicklung smarter Energieeffizienz in den Gebäuden setzt nicht nur den flächendeckenden Anschluss aller Städte und Gemeinden an das Glasfasernetz voraus. Auch außerhalb und innerhalb von Gebäuden müssen die Kommunikationsleitungen erneuert werden. Denn die in den Bestandsbauten verlegten klassischen Telefonleitungen aus Kupfer sind nicht für die Smart-Home-Systeme der Zukunft und somit nicht für die Sektorenkopplung ausgelegt.

Es ist daher notwendig, dass mittelfristig alte Kupferleitungen durch Glasfaserkabel ersetzt werden. Bei Neubauten und umfassenden Renovierungen sollte bereits heute ausschließlich Glasfasertechnik verwendet werden.

## 4. Steigerung des Verbrauchernutzens

Gebäudeeigentümer und -nutzer nehmen Innovationen im Gebäudebereich verstärkt an und erkennen die Vorteile automatisiert gesteuerter Gebäudeinfrastruktur für den Erhalt und die Steigerung der eigenen Lebensqualität. Dabei geht es auch, aber nicht nur um Komfortlösungen, die den Alltag erleichtern, die Sicherheit erhöhen und die Lebensqualität bis ins hohe Alter steigern. Smart-Home-Technologien können aber auch ganz wesentlich dazu beitragen, ein energieeffizienteres Wohnen und Arbeiten zu ermöglichen. Sie erleichtern die Integration von erneuerbaren Energien sowie der Elektromobilität in das Energiesystem und regen Unternehmen und Verbraucher dazu an, ihre Energieverbräuche im Alltag zu reduzieren.

Durch Smart-Home-Technologien, eine zunehmende Sektorenkopplung aber auch ganz allgemein durch die Umstellung im Bereich der Energieträger wird es zu einer erheblichen Steigerung der Nutzung von Stromanwendungen kommen. Strom wird als Energieträger gegenüber fossilen Brennstoffen an Bedeutung gewinnen. Somit nehmen aber auch die über den Strompreis auf die Verbraucher übertragenen Steuern und Abgaben zu.

Bereits heute wird die Hauptlast der Finanzierung der Energiewende über den Verbrauch von Strom getragen. Die steigende Akzeptanz und die breite Bürgerbeteiligung an der Energiewende werden dadurch massiv beeinträchtigt. Aus diesem Grund muss sichergestellt werden, dass die Steuern und Abgaben zur Finanzierung der Energiewende fairer verteilt und auch die fossilen Energieträger stärker daran beteiligt werden.

Auch die Mieter müssen stärker miteinbezogen werden. Bislang nutzen die finanziellen Vorteile von erneuerbaren Energien, der Elektromobilität und Smart-Home-Technologien meist nur Gebäudeeigentümer, Mieter bleiben außen vor. Das Mietrecht muss deshalb so gestaltet werden, dass rechtliche und finanzielle Hürden für Mieter bei der Installation erneuerbarer Energien, von Ladestationen für E-Fahrzeugen sowie smarter Gebäude-technik beseitigt werden.

## III. ANMERKUNGEN IM EINZELNEN

### 1. Energieeffizienz in Gebäuden

Da Gebäude für einen großen Teil der CO<sub>2</sub> Emissionen verantwortlich sind, ist es sinnvoll, hier anzusetzen und durch Energieeffizienzförderungen Anreize für Investitionen in den Gebäudebestand zu schaffen. Zudem dient das Gebäude zunehmend als Schnittstelle zu den Sektoren Wohnen / Arbeiten, Verkehr und Energieerzeugung. Energieeffizienzmaßnahmen bleiben somit nicht auf einen Sektor beschränkt, sondern ermöglichen auch eine „systemische“ Reduktion des gesamten Energieverbrauchs. Die in der Energieeffizienzstrategie 2050 für den Sektor Verkehr aufgeführten Maßnahmen 1 und 2 sind für das E-Handwerk von besonderer Relevanz.

#### **Maßnahme 1: Steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen**

Die steuerliche Sanierungsförderung nach § 35 c EStG schafft einen zusätzlichen Anreiz, in die Energieeffizienz von Gebäuden zu investieren. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung dafür,

dass die Klimaschutzziele des im Jahr 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 überhaupt erreicht werden können.

Bereits im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens haben sich ZVEH, ZDH und die Bundesvereinigung Bauwirtschaft dafür eingesetzt, dass § 35 c Abs. 1 Nr. 7 EStG um die Sanierung der elektrischen Anlage erweitert wird. Nach ZVEH-Ansicht wäre dies zwingend erforderlich gewesen, da sie eine notwendige Voraussetzung für die Kopplung der Sektoren „Gebäude und Verkehr“ sowie „Gebäude und Energieerzeugung“ (Gebäude als Kraftwerk) darstellt. Ob die Ertüchtigung der elektrischen Anlage zu den begünstigten Einzelmaßnahmen zählt, kann derzeit nur durch Auslegung von § 1 Abs. 2 ESanMV vermutet werden.

Gleiches gilt für Maßnahmen zur Sektorenkopplung (Ladeinfrastruktur für E-Mobilität). Denn aus der ESanMV geht nicht eindeutig hervor, inwieweit die Implementierung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im Gebäudesektor förderfähig ist. Wird mit der steuerlichen Sanierungsförderung beabsichtigt ein gleichwertiges Instrument zu den KfW-Förderprogrammen zu schaffen, müsste auch die erstmalige Integration von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge durch die steuerliche Sanierungsförderung begünstigt sein, wenn eine andere förderfähige Einzelmaßnahme aus Anlage 7 erfolgt.

Damit dieses neugeschaffene Anreizinstrument zur Steigerung der Energieeffizienz, der Sektorenkopplung und damit letztlich zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen kann, müssen sowohl E-Handwerksbetriebe als auch deren Kunden genau wissen, welche Einzelmaßnahmen von den Finanzbehörden als förderfähig anerkannt werden und welche nicht. Ein entsprechendes Anwendungsschreiben des Bundesfinanzministeriums ist daher unerlässlich.

## **Maßnahme 2: Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG)**

Die Energiewende im Gebäudebereich wird nur gelingen, wenn die Komplexität der Gebäudeförderlandschaft durch eine sinnvolle Neustrukturierung der vorhandenen Förderprogramme erfolgt. Im Elektrohandwerk leiden vor allem die zahlreichen kleinen und mittelständischen Betriebe unter einer enormen Bürokratie, die insbesondere auch aus der Vielfalt an kleinteiligen Fördermöglichkeiten herrührt. Aus diesem Grund müssen die Antragsverfahren deutlich vereinfacht werden, wobei Investitionsanreize erzeugt und Nachhaltigkeitsmaßnahmen geschaffen werden.

Aus unserer Sicht enthält die BEG hierzu bereits gute Ansätze. Dazu gehört, dass die BEG die Förderung von Digitalisierungsmaßnahmen zur Verbrauchs- und Betriebsoptimierung im Rahmen von Smart-Home-Lösungen (Efficiency Smart Home) zukünftig eigenständig fördern soll. Dies ist richtig und zwingend erforderlich, da die automatisierte Steuerung von Gebäuden der Schlüssel zum Erfolg für Optimierung der gebäudebezogenen Energieverbräuche aber insbesondere auch für eine funktionierende Sektorenkopplung ist. Die Einbettung von Gebäuden als Kraftwerk in das erforderliche smarte Energiesystem wird nur auf diese Weise funktionieren.

Damit wertvolle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung nicht ungenutzt bleiben, sollte bei den förderfähigen Einzelmaßnahmen jedoch dringend auch die Sanierung der elektrischen Anlage explizit in das Förderkonzept aufgenommen werden. Durch die Sektorenkopplung aber auch ganz allgemein durch die Umstellung im Bereich der Energieträger wird es zu einer erheblichen Steigerung der Nutzung von Stromanwendungen kommen. Die elektrische Anlage bildet hierfür die Grundlage. Alle weiteren Maßnahmen knüpfen daran an.

Die BEG muss zudem als Alternative zu einer steuerlichen Sanierungsförderung ausgestaltet sein. Wer einen gebäudeindividuellen Sanierungsfahrplan erstellen lässt, muss weiter verbesserte Konditionen erhalten.

## 2. Energieeffizienz in der Industrie

Die Industrie ist der größte Energieverbraucher in Deutschland. Energieeffizienzmaßnahmen senken die Energiekosten von Industrieunternehmen und tragen dazu bei, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Industriesektor bis 2030 auf 140 bis 143 Mio. Tonnen zu reduzieren. In der Industrie machen elektrische Maschinen und Antriebe den größten Anteil am Energieverbrauch aus. Elektroniker für Maschinen und Antriebstechnik unterstützen bei der Konzeption von energieeffizienten Anlagen. Die Industrie ist ein bedeutender Kunde des E-Handwerks. Bestrebungen, die Energieeffizienz in diesem Bereich zu verbessern, werden seitens des ZVEH begrüßt.

Die vermehrte Nutzung von elektrischen Antrieben in Fahrzeugen und Anlagen steigert den Beratungsbedarf von Industriebetrieben. Hier setzt die von der Bundesregierung im Rahmen des Klimaprogramm 2030 vorgeschlagene Selbstverpflichtung der Industrie, Energieaudits durchzuführen, an. Dem E-Handwerk ergeben sich daraus zusätzliche Möglichkeiten, als Dienstleister für die Industrie im Bereich Energieeffizienz tätig zu werden. Insbesondere für Elektromaschinenbauer birgt das Streben nach mehr Energieeffizienz ein hohes Geschäftspotential.

## 3. Energieeffizienz im Verkehr

Die Zahl der Elektroautos auf deutschen Straßen nimmt von Jahr zu Jahr zu und ist allein 2019 um über 50% gegenüber dem Vorjahr angewachsen. Bereits 2030 können laut einer Studie der Boston Consulting Group weltweit mehr Autos mit Elektro-Antrieben als mit Verbrennungsmotoren zugelassen werden. Bis dahin soll es allein in Deutschland 7 bis 10 Mio. Elektrofahrzeuge geben. Mit der Förderung beim Kauf eines E- oder Hybridfahrzeugs werden Anreize zum Kauf dieser Fahrzeugtypen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor geschaffen und so ein Anreiz für einen sukzessiven Austausch der Fahrzeugflotte von Unternehmen geboten.

Die positiven Entwicklungen bieten die Chance, den Elektromobilitätsmarkt in Deutschland zum führenden Leitmarkt im internationalen Vergleich auszubauen. Um den Wandel der traditionell starken Automobilindustrie in Deutschland und der anhängenden Gewerke mit erfolgreichem Ausgang zu beschreiten, muss aber auch die Ladeinfrastruktur zukunftsorientiert ausgebaut werden. Aus diesem Grund ist die in der Energieeffizienzstrategie 2050 für den Sektor Verkehr aufgeführte Maßnahme 7 für das E-Handwerk von besonderer Relevanz.

### **Maßnahme 7: Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur**

Der Hochlauf der Elektromobilität erfordert eine stabile, zukunftssichere Infrastruktur, die die Ladung von E-Fahrzeugen in hoher Anzahl und flächendeckend ermöglicht. Zu lange beschränkte sich der politische Fokus auf die zweifellos richtige Förderung von Ladestationen im öffentlichen Raum. Doch laut dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung finden künftig voraussichtlich 85% der Ladevorgänge zu Hause oder am Arbeitsort statt, wo die Fahrzeuge meist für längere Zeit stehen. Ein effizienter Ausbau der E-Mobilität muss daher stärker als bisher auch private Ladestationen in den Blick nehmen. Dies beinhaltet neben staatlichen Förderungen auch die Beseitigung rechtlicher Hürden.

Die im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung enthaltene Förderung der privaten Ladeinfrastruktur über den Handwerkerbonus ist daher richtig, weil darin der größte Nutzen für die Anwender liegt. Der Handwerkerbonus allein reicht jedoch als Förderinstrument nicht aus. Ähnlich wie beim Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur muss die Bundesregierung auch den Aufbau privater Ladeinfrastruktur umfassend fördern. Dabei ist zu bedenken, dass in vielen Fällen nicht allein die Installation eines Ladepunktes, sondern auch die Ertüchtigung der vorgelagerten Versorgungsinfrastruktur erforderlich wird.

Zu den rechtlichen Hürden zählen u.a. die Bestimmungen in § 19 Abs. 2 Niederspannungsanschlussverordnung (NAV), nach denen Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge dem Netzbetreiber vor deren Inbetriebnahme mitzuteilen sind. Übersteigt die Summen-Bemessungsleistung 12 Kilovoltampere je elektrischer Anlage, ist der Installateur verpflichtet, die Inbetriebnahme vorab dem Netzbetreiber anzukündigen, dieser hat sich innerhalb von zwei Monaten nach Eingang der Mitteilung zum Zustand des Verteilnetzes und den möglichen nötigen Abhilfemaßnahmen zu äußern. Diese Intransparenz führt zu erheblichen Verzögerungen des Anschlusses eines Ladepunktes und damit zu Frustration bei Installateuren und Endverbrauchern.

Um die Installation privater Ladestationen deutlich zu beschleunigen, müssen Informationen über die Zustände der Verteilnetze in den vom BMWi geplanten Flächenatlas aufgenommen werden. Wenn Installateuren bereits vor Angebotserstellung und Planung der Installation von Ladepunkten bekannt ist, wo das Netz noch zu ertüchtigen ist und wo noch Puffer vorhanden sind, wird der Prozess deutlich verschlankt und Hemmnisse bei Endverbrauchern abgebaut.

Unerlässlich ist zudem, dass bei neu errichteten sowie umfassend renovierten Gebäuden ausreichend Ladestationen miteingeplant werden. Im Referentenentwurf für das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) ist weder im Neubau noch im Zuge umfangreicher Renovierungen, angedacht, jeden Stellplatz mit entsprechender Leerrohr-Infrastruktur zu versorgen, die einen nachträglichen Einbau von Ladepunkten effizient und kostengünstiger ermöglichen würde. Weiterhin bezieht sich die Definition der „größeren Renovierung“ lediglich auf die Renovierung der Gebäudehülle. Umfassende Renovierungen im Gebäudeinneren werden nicht miteinbezogen, wodurch ein erhebliches Potenzial für den Ausbau der Ladeinfrastruktur ungenutzt bleibt.

Der Schwellenwert muss abgesenkt werden, ab dem bei neu errichteten sowie umfassend renovierten Gebäuden Ladestationen installiert werden müssen. Derzeit beschränkt sich der Referentenentwurf zum GEIG nur auf Wohn- und Nichtwohngebäude ab zehn Stellplätzen. Dies greift deutlich zu kurz. In Deutschland machen Ein- und Zweifamilienhäuser über 80 Prozent aller neu gebauten Wohngebäude aus, von denen wiederum ca. ein Drittel vermietet wird. Die zusätzlichen Kosten der Installationsrohre für die Ladeinfrastruktur bei Errichtung des Gebäudes sind gering. Bedenkt man, dass bis zu 85 Prozent der Ladungen von E-Fahrzeugen im eigenen Heim vorgenommen werden, muss, um einen flächendeckenden Erfolg der Elektromobilität möglich zu machen, der Schwellenwert auf einen Stellplatz abgesenkt werden.

Positiv zu bewerten sind hingegen die im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung angekündigten Änderungen im Mietrecht und im Wohnungseigentumsgesetz (WEG). Besonders die Ersetzung des Einstimmigkeitsprinzips durch das Mehrheitsprinzip wird es einzelnen Wohnungseigentümern im Mehrfamilienhaus erleichtern, Ladepunkte zu installieren.

Die im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung anvisierte stärkere Adressierung auch gewerblicher Nutzer beim Ladesäulenausbau ist zu begrüßen. Dabei sollten die Voraussetzungen für die Förderung möglichst niederschwellig gehalten werden. Da in Handwerksbetrieben die

Möglichkeit zur ganztägigen Öffnung von geförderten Ladesäulen nur begrenzt vorhanden ist, gingen die bisherigen Förderaufrufe weitgehend am Handwerk vorbei. Künftige Förderaufrufe für Betriebe, deren Flächen nicht durchgängig für die Öffentlichkeit zugänglich sind, sollten deshalb sehr offen und mit möglichst attraktiven Fördersätzen ausgestaltet werden, um Ladeinfrastruktur als einen wesentlichen Faktor für die Umsetzung von E-Mobilität in kleinen Betrieben und bei deren Mitarbeitern schneller realisieren zu können. Zudem sind die mit der Stromlieferung an Dritte einhergehenden bürokratischen Pflichten maximal niederschwellig auszugestalten, damit Betriebe, die eine eigene Ladesäule für Dritte zur Verfügung stellen, keine zusätzlichen Pflichten gegenüber einer reinen Eigennutzung (für den Fuhrpark) zu erfüllen haben.

## 4. Querschnittsthemen

### **Maßnahme 1: Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung**

Eine Bepreisung von CO<sub>2</sub> ist grundsätzlich eine ökologisch wirksame und ökonomisch effiziente Form des Klimaschutzes. Aus diesem Grund ist eine am CO<sub>2</sub>-Ausstoß orientierte Bepreisung in den bisher nicht von EU-Emissionshandel (ETS) teilnehmenden Sektoren – insbesondere Gebäude und Verkehr – über ein nationales Emissionshandelssystem (nETS) grundsätzlich zu begrüßen.

Das Instrument ist technologieoffen, da es den CO<sub>2</sub>-Ausstoß unabhängig von Energieträger oder Sektor belastet. Es trägt damit zu einer ausgewogeneren Verteilung der Klimaschutzkosten bei.

Der derzeit anvisierte Einstiegspreis von 10 €/t CO<sub>2</sub> für 2021 ist zu gering, um eine tatsächliche Wirkung im Markt zu erzielen und eine Verhaltensänderung bei den Bürgern zu erreichen. Er darf daher lediglich als ein sozialverträglicher Einstieg in die Bepreisung von CO<sub>2</sub> dienen und muss – wie geplant – bis 2025 deutlich angehoben werden. Nur dann kann er auch eine Klimaschutzwirkung entfalten, indem er die Nutzung erneuerbarer Energien, den Austausch von Heizanlagen, den Umstieg auf ein Elektroauto oder die Installation von Smarten Energiemanagementsystemen anreizt.

Eine Grundvoraussetzung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist jedoch, dass die dadurch erzielten Einnahmen in Form von Entlastungen und Förderungen an die Bürger und Unternehmen zurückgezahlt werden. Die Senkung der EEG-Umlage ist ein wichtiger erster Schritt, kann jedoch Mehrkosten der Bürger und Unternehmen nicht vollkommen kompensieren.

Handwerksbetriebe mit größerem Fuhrpark und großem geschäftlichen Einsatzradius sind von den Mehrkosten betroffen und werden nur unzureichend kompensiert. So sollen bis 2025 die Preise für Benzin und Diesel um zehn Cent pro Liter steigen. Diesen Verteuerungen stehen im bisherigen Konzept – bis auf die graduelle Reduzierung der EEG-Umlage – noch keine Entlastungsmaßnahmen für Handwerksbetriebe entgegen. Von der Erhöhung der Entfernungspauschale profitieren nur Privatpersonen.

Aus diesem Grund plädiert der ZVEH für eine ambitionierte CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Non-ETS-Sektoren, die tatsächlich CO<sub>2</sub>-Einsparungen bewirkt, wobei die erzielten Einnahmen aufkommensneutral und fair an Bürger und Unternehmen zurückverteilt.

Stand: 02.03.2020

ZVEH Zentralverband der Deutschen Elektro- und Informationstechnischen Handwerke  
Lilienthalallee 4  
60487 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 / 247747-0  
Telefax: 069 / 24774719  
E-Mail: [zveh@zveh.de](mailto:zveh@zveh.de)  
Internet: [www.zveh.de](http://www.zveh.de)