

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexander Bonde, Anna Lührmann, Omid Nouripour, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/10923 –**

Ökologische Industriepolitik – Nachhaltige Politik für Innovation, Wachstum und Beschäftigung

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) will mit dem Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik – Nachhaltige Politik für Innovation, Wachstum und Beschäftigung“ von Mitte August 2008 einen Impuls für eine dringend erforderliche Debatte über konkrete Instrumente zur ökologischen Industriepolitik geben. Hieraus ergeben sich Fragen zur Position der Bundesregierung zu den verschiedenen Instrumenten sowie der Wahrscheinlichkeit der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen.

1. Wie ist die Definition der Bundesregierung von „umweltschädlichen Subventionen“, wie es das BMU im Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik“ auf Seite 13 verwendet?

Subventionen können im Widerspruch zu umweltpolitischen Zielen stehen. Sollten Zweifel an der umweltpolitischen Zielerfüllung einer Subvention bestehen, bedarf es der Prüfung im Einzelfall. Eine allgemeine Definition umweltschädlicher Subventionen ist in der Bundesregierung nicht festgelegt.

2. Welche direkten und indirekten umweltschädlichen Subventionen gibt es momentan?

Mit welchen Kosten belasten diese den Bundeshaushalt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Seit wann bestehen diese Subventionen und mit welcher Intention wurden sie eingeführt?

Die Intentionen, die bei der Einführung von Subventionen generell im Mittelpunkt standen, sind sehr unterschiedlich.

4. Unterstützt die Bundesregierung die Abschaffung dieser direkten und indirekten umweltschädlichen Subventionen, und worauf gründet sich diese Position?

Gemäß den im Bundeskabinett im März 2006 verabschiedeten subventionspolitischen Leitlinien orientiert sich die Subventionspolitik der Bundesregierung an wachstums-, verteilungs-, wettbewerbspolitischen und umweltpolitischen Zielen. Wenn zwischen dem Hauptziel der Förderung und Umweltzielen ein Zielkonflikt besteht, so ist zu prüfen, ob sich solche Zielkonflikte mit einer Umgestaltung der jeweiligen Subvention lösen oder zumindest entschärfen lassen.

5. Wie kommt die Zahl zustande, die besagt, dass die Energiesteuerbefreiung beim Flugbenzin die Steuerzahler knapp 7 Mrd. Euro kostet, worauf das BMU im Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik“ vom 4. August 2008 (S. 13) hinweist?

Die Berechnung beruht auf Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, das auf der Basis des Mineralölgabengesetzes monatlich bei den in der Bundesrepublik auf dem Mineralölmarkt tätigen Unternehmen Daten zu ihrer Geschäftstätigkeit erhebt. Danach wurden in 2006 rd. 8,5 Mio. Tonnen schwerer Flugturbinenkraftstoff (Kerosin) im Inland geliefert. Bei einer dann angenommenen Dichte des Kerosins von 0,8 und dem Regelsteuersatz für mittelschwere Öle von 654,50 Euro/1 000 Liter (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes) ergibt sich ein Steuervolumen von rd. 7 Mrd. Euro.

Weiter wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den schriftlichen Fragen 15 und 16 der Abgeordneten Christine Scheel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) für den Monat September 2008 auf Bundestagsdrucksache 16/10284 verwiesen.

6. Unterstützt die Bundesregierung die Einführung einer Kerosinsteuer, und worauf gründet sich diese Position?

Die seit dem 1. Januar 2004 anzuwendende Richtlinie zur Rekonstruktion der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Richtlinie 2003/96/EG) gestattet es den Mitgliedstaaten, reine Inlandsflüge der Kerosinbesteuerung zu unterwerfen und innerschiffliche Flüge zu besteuern, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge geschlossen haben. Da sowohl die Besteuerung von Inlandsflügen als auch die Besteuerung von innerschifflichen Flügen für die Luftfahrtunternehmen der beteiligten EU-Mitgliedstaaten erhebliche Wettbewerbsnachteile bedeuten würde, ist aus Sicht der Bundesregierung die Einführung einer Kerosinsteuer unter den gegebenen Bedingungen grundsätzlich nur weltweit zu realisieren.

7. Entspricht es der Einschätzung der Bundesregierung, dass die Einführung einer Steuer auf Kernbrennstoffe in Höhe von umgerechnet 1 Cent/KWh nicht zu einer Erhöhung des Strompreises führe und somit eine Mehrbelastung von Verbrauchern ausbleibe, worauf das BMU im Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik“ vom 4. August 2008 (S. 15) hinweist?
8. In welcher Höhe würden im Gegenzug Einnahmen für den Bundeshaushalt aus der Einführung einer Steuer auf Kernbrennstoffe generiert?
9. Unterstützt die Bundesregierung die Einführung einer solchen Brennstoffsteuer, wie sie im Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik“ vorgeschlagen wird, und worauf gründet sich diese Position?

Die Fragen 7, 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant nicht, eine Steuer auf Kernbrennstoffe einzuführen.

10. Unterstützt die Bundesregierung die klimaverträgliche Ausgestaltung des Dienstwagenprivilegs, wie sie das BMU im Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik“ (S. 14) zur Diskussion stellt?
11. Wieso unterstützt die Bundesregierung weiterhin durch die momentane Ausgestaltung des Dienstwagenprivilegs den Verkauf von Geländewagen (wie im Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik“ des BMU dargestellt, S. 14)?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat bisher keine Entscheidung hinsichtlich einer Umgestaltung einer Besteuerung von Dienstwagen im Sinne der Kleinen Anfrage getroffen. Der Begriff „Geländewagen“ und die daran in Frage 11 anknüpfende Aussage findet sich im Übrigen nicht in der in der Kleinen Anfrage in Bezug genommenen Broschüre „Ökologische Industriepolitik“, Stand Oktober 2008 des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU). Auf die Antwort der Bundesregierung vom 1. Oktober 2008 (Bundestagsdrucksache 16/10478) zu den Fragen 1 und 15 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Dr. Schick u. a. und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17. September 2008 wird verwiesen.

12. Welche konkreten Forschungsmaßnahmen finden derzeit jeweils in den Bereichen effiziente Stromspeichertechnologien, intelligente Stromnetze, virtuelle Kraftwerke, Stromübertragungstechniken statt?
13. Mit finanziellen Mitteln in welcher Höhe sind diese ausgestattet, und wo sind diese jeweils etatisiert (im Bundeshaushalt 2008 bzw. im Haushaltsentwurf 2009)?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Forschungsmaßnahmen zu den Bereichen effiziente Stromspeichertechnologien, intelligente Stromnetze, virtuelle Kraftwerke, Stromübertragungstechnologien finden in mehreren Ressorts statt:

1. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) fördert Forschungsprojekte in den o. g. Bereichen im Rahmen der Optimierung der Energieversorgungssysteme im Hinblick auf den Ausbau der erneuerbaren Energien.

Aktuell (Stand 18. November 2008) fördert das BMU 14 Projekte und Verbundvorhaben in o. g. Bereichen mit einem Gesamtfördervolumen von 15 114 370 Euro. Ein Projekt davon (638 434 Euro Gesamtfördersumme) wird innerhalb des Titels 16 02-686 24 gefördert; die Förderung der anderen Projekte erfolgt innerhalb des Titels 16 02-683 21. Für 2008 sind für diese Vorhaben 3 789 583 Euro vorgesehen (davon 183 022 Euro in Titel 16 02-686 24), für 2009 3 593 113 Euro (davon 342 828 in Titel 16 02-686 24).

Zukünftig werden die Förderaktivitäten des BMU in diesem Bereich ausgebaut. Das BMU plant noch in diesem Jahr die Bewilligung von drei weiteren großen Verbundvorhaben mit einer Gesamtförderung von insgesamt ca. 35 Mio. Euro (Haushalt 2008 + Verpflichtungsermächtigungen). Dabei geht es um zwei Projekte, die im Rahmen des vom BMWi initiierten Förderprogramms „E-Energy: IKT-basiertes Energiesystem der Zukunft“, vom BMU gefördert werden. Für diese Verbundvorhaben sind für das Jahr 2008 Zuwendungen in Höhe von ca. 250 000 Euro geplant und für 2009 Fördermittel in Höhe von ca. 5,7 Mio. Euro (Titel 16 02-683 21). Bei dem dritten Vorhaben handelt es sich um einen Flottenversuch zu Elektromobilität. Hierfür sind im Jahr 2008 ca. 1,3 Mio. Euro eingeplant und für das Jahr 2009 ca. 4,6 Mio. Euro (Titel 16 02-892 21).

2. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) hat im Rahmen des Programms „Innovation und neue Energietechnologien“ (5. Energieforschungsprogramm) im Jahr 2008 die Förderung von angewandter Forschung und technologischer Entwicklung im Bereich Stromspeichertechnologien intensiviert. Im Jahre 2008 wurde ein größeres Verbundprojekt mit 12 Partnern aus Industrie und Wissenschaft gestartet. Die anderen genannten Themen (Intelligente Stromnetze, virtuelle Kraftwerke, Stromübertragungstechniken) werden zz. inhaltlich vorbereitet.

Im Rahmen des Energieforschungsprogramms wurden im Haushalt 2008 Projekte zur Stromspeicherung mit einem Fördervolumen von rund 10 Mio. Euro (500 000 Euro in 2008, 9,5 Mio. Euro als Verpflichtungsermächtigung) bewilligt. Im Haushaltsentwurf 2009 sind für alle genannten Themen (Stromspeichertechnologien, intelligente Stromnetze, virtuelle Kraftwerke, Stromübertragungstechniken) Mittel in Höhe von 7,2 Mio. Euro eingeplant. Die Förderung erfolgt innerhalb der folgenden Titel:

– 09 02 – 683 21 – Forschungs- und Entwicklungsvorhaben: Rationelle Energieverwendung, Umwandlungs- und Verbrennungstechnik und – 09 02 – 892 21 – Investitionszuschüsse: Rationelle Energieverwendung, Umwandlungs- und Verbrennungstechnik.

Des Weiteren fördert das BMWi zu den genannten Forschungsthemen Projekte im Rahmen des Förderprogramms „E-Energy: IKT-basiertes Energiesystem der Zukunft“. Damit sollen neuartige disziplinen- und branchenübergreifende FuE-Aktivitäten zur Optimierung des Gesamtsystems der Elektrizitätswirtschaft auf Basis durchgängiger digitaler Netze und Schaffung der erforderlichen computerintegrierten Steuerungs- und Regelungssysteme angeregt und verstärkt werden. Hauptziele sind einerseits die Erhöhung der Energieeffizienz, Klimaverträglichkeit und Versorgungssicherheit der Stromwirtschaft und andererseits die Erschließung neuer Wachstumsmärkte und Beschäftigungsfelder. Die E-Energy-Aktivitäten richten sich z. B. auf die Koordination von zentraler und dezentraler Energieerzeugung zu „virtuellen“ Kraftwerken, die Optimierung der Stromflüsse durch die Netze in Form eines „Smart Grid“ sowie die Optimierung der Energieeffizienz auf Verbrauchseite z. B. durch neuartige intelligente Endgeräte oder auch intelligente Speicher (z. B. Elektroautos). Dabei verfolgen die E-Energy-Aktivitäten einen integralen Systemansatz, der auf Basis intelligent gesteuert digitaler Datenströme zwischen allen Wertschöpfungsbereichen die Opti-

mierung des Gesamtsystems von der Elektrizitätserzeugung bis hin zum Verbrauch in Bezug auf Energieeffizienz, Umweltverträglichkeit und Versorgungssicherheit sicherstellt.

Im Rahmen einer ressortübergreifenden Partnerschaft mit dem BMU stehen derzeit entsprechende FuE-Projekte in 6 unterschiedlich gearteten Modellregionen (Aachen, Baden, Cuxhaven, Ruhrgebiet, Rhein-Neckar, Harz) mit einer etwa 4-jährigen Laufzeit kurz vor dem Start. Zusätzlich zu den Fördermitteln des Bundes in Höhe von rd. 60 Mio. Euro werden im Rahmen von E-Energy von den beteiligten Unternehmen noch einmal etwa 80 Mio. Euro mobilisiert, so dass die Gesamtprojekte einen Umfang von etwa 140 Mio. Euro haben.

Der Anteil der BMWi-Fördermittel beträgt 40 Mio. Euro (Titel 09 02-683 73) zuzüglich rd. 3,2 Mio. Euro für eine alle Modellregionen überspannende Begleitforschungsmaßnahme, die mit der Koordination der Aktivitäten und beschleunigten Verbreitung des neuen E-Energy Know-how beauftragt wurde.

3. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert als Initiative der Hightech-Strategie der BReg die Innovationsallianz „Lithium-Ionen-Batterie 2015 (LIB 2015)“, die Ende 2007 ins Leben gerufen wurde. Ziel der Förderung ist die Entwicklung von großen und sicheren lithiumbasierten Batterien für die stationäre und mobile Energiespeicherung. Die Innovationsallianz hat eine Schlüsselbedeutung für die Weiterentwicklung der Elektromobilität.

Das BMBF stellt für LIB 2015 im Rahmen seiner Förderung der Grundlagenforschung Energie sowie der Werkstoffforschung in den nächsten vier Jahren 60 Mio. Euro zur Verfügung. Für 2008 werden dabei aus Kapitel 30 04 Titel 685 41 Mittel i. H. v. 2 Mio. Euro bereitgestellt, für 2009 aus Kapitel 30 04 Titel 683 26 Mittel i. H. v. 5 Mio. Euro, sowie aus Kapitel 30 04 Titel 685 41 Mittel i. H. v. 10 Mio. Euro

Die Initiatoren dieser Innovationsallianz aus der Industrie haben Investitionen von über 360 Mio. Euro für dieses Forschungsgebiet zugesagt.

14. Welche Vor- bzw. Nachteile hat ein Marktanreizprogramm für höchst-effiziente Endgeräte wie es im Diskussionspapier „Ökologische Industriepolitik“ skizziert ist, im Vergleich zu einem Top-Runner-Programm nach japanischem Vorbild?

Ein Marktanreiz- oder Marktdurchdringungsprogramm ist eine zeitlich befristete förderpolitische Maßnahme, mit der die Durchdringung des Marktes mit Bestprodukten durch Nachfragesteigerung gezielt erhöht werden soll. Der japanische Top-Runner-Ansatz ist dagegen eine ordnungspolitische Maßnahme. Hierbei werden auf der Basis der marktverfügbaren Bestprodukte Mindesteffizienzstandards festgelegt, die bis zu einem definierten Zeitpunkt von den Produkten einer Produktgruppe im Durchschnitt einzuhalten sind.

Im Rahmen der Durchführungsmaßnahmen zur Umsetzung der EU-Ökodesign-Richtlinie soll dieses Modell in einem europäischen Ansatz adaptiert werden. Dabei werden Mindesteffizienzstandards, Benchmarks als Zielgrößen für künftige Effizienzstandards und eine weiterentwickelte Energieverbrauchskennzeichnung miteinander kombiniert. Dieser europäische Top-Runner-Ansatz und die Marktanreiz- bzw. Marktdurchdringungsprogramme ergänzen einander. Während mit Mindesteffizienzstandards die ineffizientesten Produkte vom Markt genommen werden, helfen Marktanreizprogramme, den Marktanteil der jeweils effizientesten Produkte zu steigern.

15. Welche konkreten Maßnahmen werden momentan aus dem Bundeshaushalt im Bereich Elektromobilität finanziert (im Bundeshaushalt 2008 bzw. im Haushaltsentwurf 2009)?
16. Mit finanziellen Mitteln in welcher Höhe sind diese ausgestattet, und wo sind diese jeweils etatisiert (im Bundeshaushalt 2008 bzw. im Haushaltsentwurf 2009)?

Die Fragen 15 und 16 werden gemeinsam beantwortet.

Wegen der starken Diversifizierung der Fragestellungen und der einzelnen Forschungsschwerpunkte (u. a. Speichermedien, Netzintegration, Fahrzeugbau) in dem genannten Themenfeld ist eine Abgrenzung der Haushaltsmittel nicht eindeutig möglich.

17. Warum ist der Mittelabfluss bei den Titeln des Integrierten Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung so gering?

Die Nachfrage nach den neuen Programmen und Projekten ist groß; sie werden ab dem Jahr 2009 voll ausgabenwirksam werden. Damit ist sichergestellt, dass die Mittel im Jahr 2009 und in den Folgejahren vollständig wirksam und effizient verausgabt werden können.

