

# energie +

Das Debattenmagazin der UNITI

# MITTELSTAND

1.2013  
4,50 EUR

## Phänomen Energiearmut

Wie der Staat beim  
Stromkunden kassiert

## Sanierungsstau

Wie ein Gesetz die  
Verbraucher lähmt

## Monaco statt Augsburg

Wie weit der Sprit ohne  
Steueranteil reicht



# Mehr Markt!

WIE ORDNUNGSPOLITIK

DER KRAFTSTOFFSTRATEGIE

SCHADEN KANN

# Aerodynamik unter der Haube.

Beste Performance mit Qualitätsschmierstoffen MADE IN GERMANY.



# ROWE®

[www.rowe-mineraloel.com](http://www.rowe-mineraloel.com) MOTORENÖLE, ZWEIRAD-ÖLE, GETRIEBEÖLE, INDUSTRIEÖLE, METALLBEARBEITUNGSÖLE, WINTERCHEMIE-PFLEGE, SPEZIALITÄTEN, FETTE  
ROWE MINERALÖLWERK GMBH · BORKENSTEINER MÜHLE 7 · D-67308 BUBENHEIM · TELEFON +49-6355-9541-0 · TELEFAX +49-6355-9541-41 · INFO@ROWE-MINERALOEL.COM



PWM®



## BENZINPREISE MELDEN WIRD PFLICHT!

Sind Sie bereit?



Die flexibelsten Meldelösungen  
aus dem Hause PWM.

Ausführliche Informationen finden Sie auf unserer Microsite  
[www.mts-eins.de](http://www.mts-eins.de) oder telefonisch unter 02261 / 40 96 115

# Die Versorgung mit Energie muss für alle bezahlbar bleiben!



**Udo Weber,**  
Vorstandsvorsitzender von  
UNITI, Bundesverband  
mittelständischer Mineralöl-  
unternehmen e.V.

**IHRE  
MEINUNG  
IST UNS  
WICHTIG!**

**SCHREIBEN SIE UNS**

Ob Kritik, Anregung oder  
Themenidee – wir haben ein  
offenes Ohr für Sie. E-Mail an  
[dialog@uniti.de](mailto:dialog@uniti.de)



Erfahren Sie mehr über UNITI.  
Um das Internetvideo auf Ihrem Handy oder  
Tablet anschauen zu können, brauchen Sie  
eine QR-Reader-Applikation. Scannen Sie das  
obenstehende Symbol mit Ihrer Handy-  
kamera und es öffnet sich automatisch der  
Multimedia-Inhalt.

**D**ie Fakten sind erschütternd: 312.000 Mal drehten deutsche Energieversorger 2011 ihren Kunden wegen unbezahlter Rechnungen den Strom ab. So steht es im Monitoringbericht der Bundesnetzagentur. Dahinter verbergen sich mindestens 500.000 Menschen, die in einem der reichsten Länder der Welt zeitweise ohne Elektrizität auskommen mussten. Jeder, der das einmal nur einen Tag lang erlebt hat, weiß, was das bedeutet.

Umso unverständlicher ist, dass sogenannte Energiearmut ein teilweise hausgemachtes Problem ist. Die Energiepolitik trägt dazu bei – und das nicht erst seit Fukushima. Steuern, Abgaben und Umlagen machen heute knapp die Hälfte des Strompreises aus. Während der Preisanteil für Erzeugung, Transport und Vertrieb seit 1998 gerade einmal um 10 Prozent gestiegen ist, schoss der Zuschuss für die Staatskasse im selben Zeitraum um sagenhafte 179 Prozent in die Höhe. Kein Wunder, dass Mitarbeiter örtlicher Energieversorger sich inzwischen sarkastisch als Außenstelle des Fiskus bezeichnen.

Es zeigt sich: Viele von Berlin gesetzte Klimaziele sind sehr ehrgeizig und liegen an der Grenze der Bezahlbarkeit. Energieversorgung in Deutschland

muss aber wirtschaftlich und erschwinglich bleiben. Für die Industrie – aber natürlich auch für die Bevölkerung. Unumgänglich dafür ist ein Energiemarkt, auf dem freier Wettbewerb herrscht – auch als Chance für den hochspezialisierten Mittelstand. Wenn die Verbraucher aus einer großen Zahl von Anbietern und Lieferanten aussuchen können, profitieren sie natürlich auch bei den Preisen – sei es als Mieter oder Eigenheimbesitzer.

Will Letztgenannter sanieren, spielt zudem die freie Wahl der Technik eine große Rolle. Doch Technologieoffenheit, welche die schwarz-gelbe Koalition in ihrem Konzept zur Energiewende postuliert hat, gibt es zumindest in Baden-Württemberg nicht. Stattdessen schreibt das „Gesetz zur Nutzung erneuerbarer Wärmeenergie“ selbst für Bestandsgebäude einen 10-prozentigen Anteil regenerativer Energien vor. Mit dem Ergebnis, dass die Modernisierungsquote drastisch gesunken ist. Auch, weil Planungssicherheit fehlt: Wer weiß schon, wann das nächste Gesetz kommt und die Rahmenbedingungen wieder ganz andere sind?

Der Gesetzgeber muss solch staatlich regulierten Wettbewerb verhindern. Dann klappt's auch mit dem Markt. ■



# 6-13

## Schwerpunkt

### Zukunft der Kraftstoffe

Warum mehr Markt und weniger Regulierung der Kraftstoffstrategie nützt



# 14

## Phänomen Energiearmut



# 22

## Stau bei den Sanierungen

|    |                             |  |   |
|----|-----------------------------|--|---|
| 5  | <b>Hingeguckt</b>           | <i>Vierkugelttest</i>                        | Schmierstoffe auf dem Prüfstand               |
| 6  | <b>Schwerpunkt</b>          | <u><i>Kraftstoffstrategie I</i></u>          | <u>Was eine Tankstelle kostet</u>             |
| 8  | <b>Schwerpunkt</b>          | <u><i>Kraftstoffstrategie II</i></u>         | <u>Welche Produkte wirklich Zukunft haben</u> |
| 10 | <b>Schwerpunkt</b>          | <u><i>Autogas und Erdgas</i></u>             | <u>Die verschmähten Alternativen</u>          |
| 12 | <b>Schwerpunkt</b>          | <u><i>Biokraftstoffe: Pro und Contra</i></u> | <u>Wir fragen, zwei Experten antworten</u>    |
| 14 | <b>Zur Sache</b>            | <i>Energiearmut</i>                          | Der Letzte macht das Licht aus                |
| 18 | <b>Porträt</b>              | <i>Mittelstand im Blickpunkt: Elaskon</i>    | Ein gelungener Drahtseilakt                   |
| 20 | <b>Kompakt</b>              | <i>Von Nachtspeichern und Schokolade</i>     | Neues aus der Welt der Energie                |
| 22 | <b>Report</b>               | <i>Sanierungsstau</i>                        | Wie ein Gesetz Verbraucher blockiert          |
| 26 | <b>60 Sekunden über ...</b> | <i>Spritpreise</i>                           | Mit Sprit ohne Steueranteil quer durch Europa |

### IMPRESSUM

**HERAUSGEBER** UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V., Jägerstraße 6, 10117 Berlin, Elmar Kühn (V. i. S. d. P) **CHEFREDAKTEUR** Florian Flicke **REDAKTION** Axel vom Schemm (Leitung), Susanne Knechtges, Jochen Lotzow, Matthias Schatz **ART DIREKTION** Daisy Latussek, Silke Schlösser **BILDREDAKTION** Achim Meissner **VERLAG UND REDAKTIONSANSCHRIFT** corps. Corporate Publishing Services GmbH, ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt, Kasernenstraße 69, 40213 Düsseldorf, Tel. 0211/54227-700, Fax 0211/54227-722, www.corps-verlag.de **VERLAGSGESCHÄFTSFÜHRUNG** Holger Löwe, Wilfried Lültsdorf **OBJEKTL EITUNG** Jana Nölle **ANZEIGENLEITUNG** Tobias Bött, Tel. 030/755414-416 **DRUCK** Strube Druck & Medien OHG, 34587 Felsberg **LITHO** TiMe GmbH **ADRESSÄNDERUNGEN** Yana Terentyeva, Tel. 030/755414-425, Fax 030/755414-366 **ISSN 2195-4445** Der Inhalt der Beiträge gibt nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers wieder. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Änderungen behalten wir uns vor.



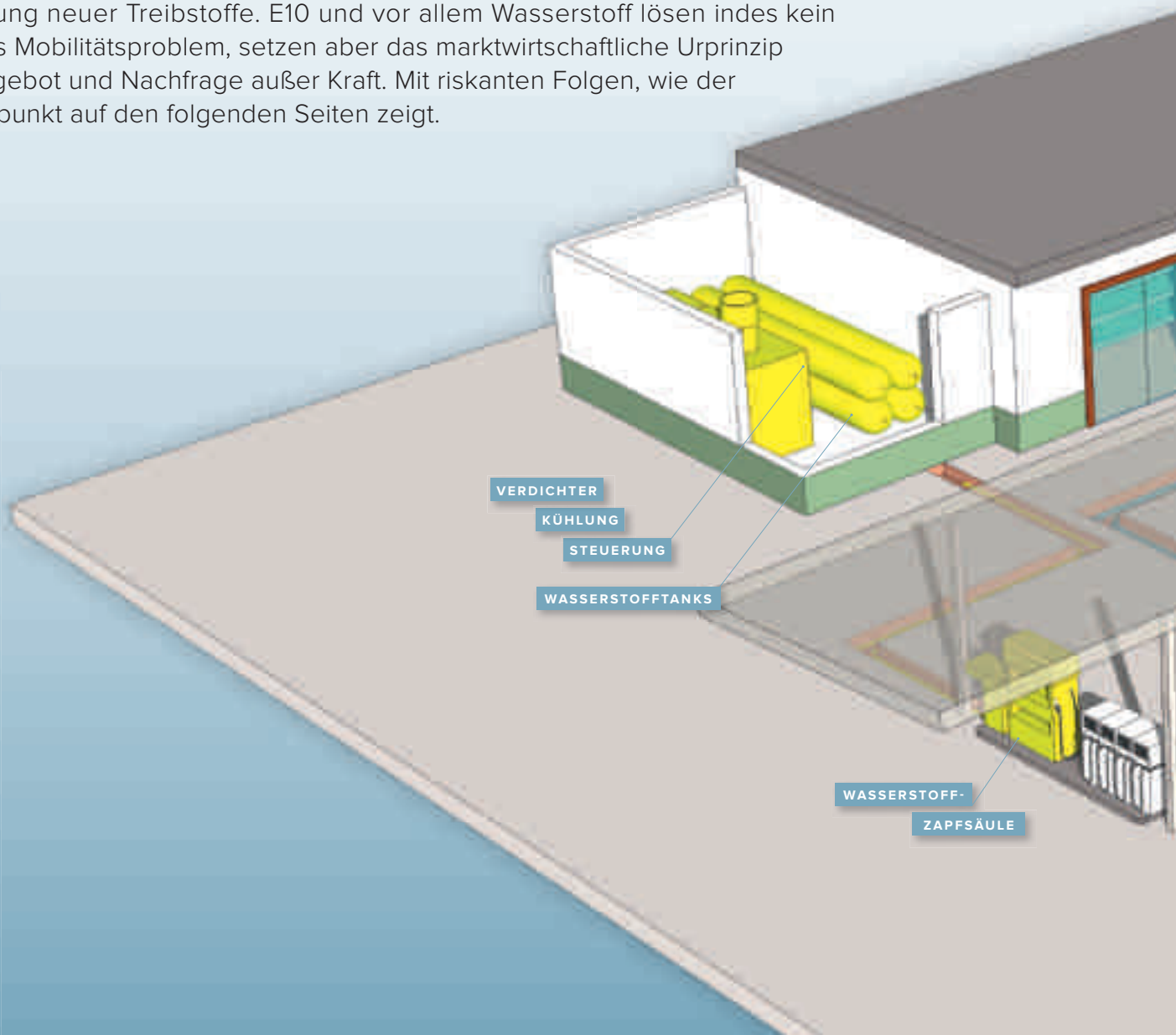


↑ **In Deutschland wird alles getestet – natürlich auch Industrieschmierstoffe.** Bei extremer Belastung und hoher Drehzahl rotiert die obere Chromkugel des Prüfgeräts auf drei gleich großen Chromkugeln darunter und simuliert die härtesten Einsatzbedingungen des Produkts. Maximal eine Minute dauert der sogenannte Vierkugeltest. Nichts darf ruckeln oder klemmen, nur dann gilt der jeweilige Schmierstoff als tauglich für die Kunden aus der Stahlproduktion, dem Maschinen- und Anlagenbau oder der Automobil- und der chemischen Industrie in aller Welt. Auch für die Energiewende braucht es Industrieschmierstoffe: Denn damit die vielen Zahnräder und Kugellager in den Anlagen für Wind und Biogas sowie in dezentralen Blockheizkraftwerken arbeiten können, muss alles wie geschmiert laufen.

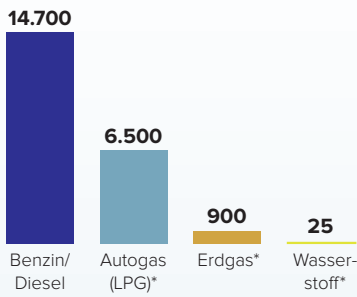
# ENERGIEWENDE AN DER TANKSTELLE

GRAFIK/ILLUSTRATION Klaus Niesen

**Eine moderne Tankstelle bietet Service, erstklassige Treibstoffe und Hightech – vor allem unter der Erdoberfläche.** Für eine neue Anlage müssen die Betreiber sechs- und schnell sogar siebenstelligen Summen investieren. Dazu kommen exorbitant hohe Extrakosten durch die politisch gewollte Einführung neuer Treibstoffe. E10 und vor allem Wasserstoff lösen indes kein einziges Mobilitätsproblem, setzen aber das marktwirtschaftliche Urprinzip von Angebot und Nachfrage außer Kraft. Mit riskanten Folgen, wie der Schwerpunkt auf den folgenden Seiten zeigt.



**TANKSTELLEN**

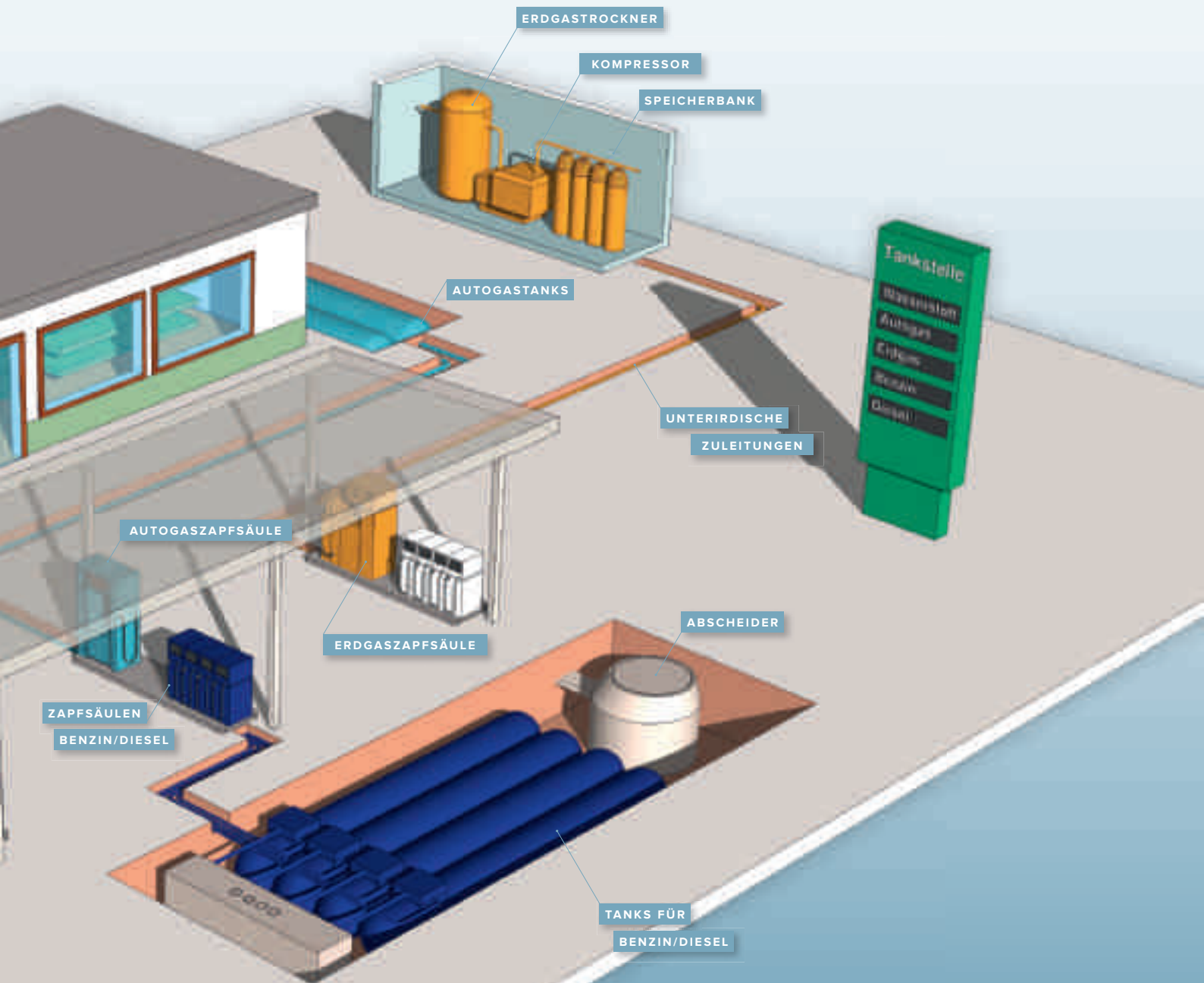


\* eingebettet in konventionelle Tankstellen  
 \*\* ohne Transitverkehr

Quellen: Total Deutschland GmbH, Westfalen AG, eigene Recherche, Kraftfahrt-Bundesamt

**WIRTSCHAFTLICHKEIT**

| Kosten für eine konventionelle Tankstelle | Zusatzkosten für ... | Autogas mit oberirdischer Infrastruktur | Autogas mit unterirdischer Infrastruktur | Erdgas                   | Wasserstoff            |
|---|----------------------|---|--|--------------------------|------------------------|
| ab 600.000 Euro                           | Zusatzkosten für ... | bis zu 25.000 Euro                      | 50.000 bis 70.000 Euro                   | 150.000 bis 200.000 Euro | rund eine Million Euro |
| 52,4 Millionen                            | Tankende Fahrzeuge** | 495.000                                 | 76.000                                   | 100                      |                        |



# Die Zeche zahlt am Ende: Ihre Tankstelle

TEXT Jochen Lotzow

FOTO UNITI

## Neue Antriebe und Kraftstoffe

sollen die Mobilität klimafreundlicher machen. Politik und Autoindustrie setzen dabei auf das Nebeneinander verschiedener Konzepte. Ausbaden müssen diese Uneinigkeit unter anderem die Tankstellenbetreiber, an denen das hohe unternehmerische Risiko hängen bleibt.

„Wir werden bis 2030 eine größere Vielfalt bei Antrieben und Kraftstoffen sehen.“

Nilgün Parker, Regierungsdirektorin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

**E**ines scheint gewiss: Auch in 20 Jahren werden Autos noch vier Räder und ein Lenkrad haben. Doch wie es dann unter der Karosserie aussieht, vermag heute nicht einmal die Autoindustrie zu sagen. Elektromotoren, Erdgasantriebe, Brennstoffzellen oder doch die klassischen Benzin- und Dieselmotoren? Um nicht auf das falsche Pferd zu setzen, halten sich die Hersteller alle Optionen offen.

Das wird wohl auch noch längere Zeit so bleiben. „Der Trend geht klar in Richtung Diversifizierung: Wir werden bis 2030 eine größere Vielfalt bei Antrieben und Kraftstoffen sehen“, sagt Nilgün Parker, Regierungsdirektorin im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Bundesregierung fördert das Nebeneinander verschiedener Konzepte ganz gezielt – etwa mit Steuerzuschüssen für einzelne Technologien oder mit Zuschüssen zu Forschungs- und Entwicklungsprogrammen. Ohne die Akzeptanz der Bürger allerdings sind alle Bemühungen von Autoindustrie und Politik vergeblich. Doch wovon hängt ab, ob die Autofahrer die neuen Antriebe und Kraftstoffe tatsächlich annehmen werden? Sind es die Kosten? Sicher nicht allein. Genauso wichtig ist die Infrastruktur: Solange sie fürchten müssen, auf der Land-

straße liegen zu bleiben, weil keine Erdgas-, Wasserstoff- oder Stromtankstelle in der Nähe ist, werden sie sich kaum für solche Antriebe entscheiden. Den Tankstellenbetreibern kommt also bei der „Energiewende auf der Straße“ eine Schlüsselrolle zu. Das sieht auch Parker so. „Die Tankstellen haben eine sehr große Bedeutung für die Einführung neuer Antriebe und Kraftstoffe. Ohne den Aufbau einer Infrastruktur für das Tanken und Laden werden sich die neuen Technologien nicht durchsetzen“, erklärt sie.

Viel Verantwortung für die Tankstellenbetreiber – die sie zu hohen Investitionen zwingt. Sie müssen ihre Anlagen für die politisch gewollte Erweiterung des Kraftstoffangebots rüsten, zusätzliche Tankkammern, Rohrleitungen und Zapfsysteme installieren und die Preisanzeigen erweitern. Dazu kommen die Schulung der Mitarbeiter und die Information der Kunden. Die Kosten erreichen schnell fünf-, sechs- oder gar siebenstelligen Summen pro Anlage. Die Investitionszyklen sind entsprechend lang.

Die Tankstellenbetreiber müssen das unternehmerische Risiko allein tragen, wenn sie sich im Vertrauen auf die Ankündigungen von Politik und Autoindustrie entscheiden, ihre Produktpalette



zu erweitern oder die Infrastruktur anzupassen. Im Gegenzug erwarten sie Zuverlässigkeit und Konstanz in den Strategien. „Grundsätzlich brauchen wir Investitionssicherheit, wenn neue Kraftstoffe ins Gespräch kommen“, erklärt beispielsweise Reiner Ropohl, Vorstandsmitglied und Leiter des Unternehmensbereichs Tankstellen der Westfalen AG. So zahlen sich etwa Investitionen in Erdgastankanlagen nur aus, wenn die Politik tatsächlich geeignete Maßnahmen ergreift, um – wie geplant – den Anteil von Erdgas am Kraftstoffverbrauch bis 2020 zu verzehnfachen. Die Tankstellenbetreiber sind also auf stabile Rahmenbedingungen angewiesen, um ihren Beitrag zur neuen grünen Mobilität leisten zu können.

#### Aus dem Fehlschlag lernen

Ropohl plädiert deshalb bei der Einführung alternativer Kraftstoffe für langfristiges Denken. „Es darf sich nicht um einen wenig durchdachten Schnellschuss handeln, der nach kurzer Zeit wieder zurückgenommen wird. Bei der Umrüstung auf neue Kraftstoffe ist ein realistischer Zeitplan gefordert, der für die gesamte Branche Gültigkeit hat“, sagt Ropohl.

Staatliche Regulierung ist hingegen kontraproduktiv, wie das Beispiel E10 zeigt. Der Wille der Bundesregierung, das Benzin mit einer 10-prozentigen Biokraftstoff-Beimischung zur neuen Standardsorte zu machen, belastete die Mineralölbranche mit rund 200 Millionen Euro. Allein die neue Verrohrung der Tankkamern kostete Betreiber pro Anlage fünfstelligen Summen. Dazu kommt der deutlich höhere logistische Aufwand: Da die meisten Kunden E10 boykottierten und stattdessen auf den gewohnten Kraftstoff E5 oder sogar auf das teurere Super Plus auswichen, ging mancherorts zeitweise der Sprit aus. Während Tanklaster üblicherweise alle drei Tage Nachschub bringen, mussten sie die Anlagen nach der E10-Einführung oft zweimal am Tag anfahren, um die hohe Nachfrage nach E5 zu decken.

Für Ropohl lässt sich aus diesen Erfahrungen eine Lehre ziehen: „Wichtig für ein positives Ergebnis ist die Zusammenarbeit aller Beteiligten aus der Politik, der Automobilbranche, von Tankstellenverbänden und Interessenvertretungen

der Verbraucher, damit sich nicht alle gegenseitig den Schwarzen Peter zuschieben.“ Dies sei bei E10 geschehen und habe dazu geführt, dass die Autofahrer den Kraftstoff bis heute ablehnen. Die Verkaufszahlen werden nur sehr schleppend besser, zuletzt lag die Quote beim Gesamtumsatz unter 20 Prozent. „Mit einer übergeordneten Instanz und dem richtigen Produktmarketing kann dann auch eine erfolgreiche Aufklärung des Verbrauchers gelingen“, meint Ropohl.

Ohnehin stellt sich bei den Debatten zur Mobilität von morgen die Frage, ob neue Antriebskonzepte – etwa per Brennstoffzelle oder Batterie gespeistem Elektromotor – in ihrer Bedeutung nicht überschätzt werden. Das legt zumindest eine Studie der Deutschen Energie-Agentur nahe. Der Verkehrssektor werde auch 2030 noch stark von fossilen Treibstoffen

abhängig sein, heißt es dort. Die Elektromobilität leidet nach wie vor unter dem ungelösten Problem der begrenzten Reichweiten und der langen Ladedauer. Und angesichts der hohen Kosten werden wohl auch die Brennstoffzellen-Autos für eine lange Zeit nicht an der Vormachtstellung der klassischen Antriebe rütteln (lesen Sie dazu auch „Brennstoffzelle: Luxus für Filmstars“, Seite 21).

Mehr Potenzial hat da Gas als klimafreundliche Alternative. Die Mehrkosten eines Autos beispielsweise mit Erdgasantrieb gegenüber dem Benzin oder Diesel sind gering, die Kraftstoffkosten und auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß dagegen deutlich niedriger. Und gut 900 Erdgastankstellen in Deutschland garantieren, dass niemand auf dem Trockenen sitzt (mehr zu Erdgas und Flüssiggas erfahren Sie ab Seite 10). ■



**Zur Person:** Rechtsanwalt Elmar Kühn arbeitete nach dem Zweiten Staatsexamen hauptamtlich auf landespolitischer Ebene. 2004 wechselte er zum UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. Seit 2006 ist der Experte für die Mineralölwirtschaft und den Tankstellenmarkt dessen Hauptgeschäftsführer.

Meinung Elmar Kühn

## „Keine teuren Investitionsruinen!“

Zwei Dinge sind unstrittig: Tankstellenbetreibern kommt bei der „Energiewende auf der Straße“ eine Schlüsselrolle zu. Und: Wasserstoff ist ein längst etablierter Kraftstoff – für Raketentriebwerke. Als Antrieb für Pkw ist Brennstoffzellentechnik Zukunftsmusik. Bei allem Verständnis für die Unterstützung alternativer Kraftstoffe und Antriebsarten darf die Politik ihr Augenmaß nicht verlieren.

Eine aktuelle Studie von ExxonMobil zeigt, dass auch 2030 wohl noch mehr als acht von zehn Fahrzeugen von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden. Den Mineralölmittelstand im Zuge einer ideologisch gefärbten Kraftstoffstrategie aufzufordern, in immer neue Infrastrukturen zu investieren, ohne zugleich für Planungssicherheit zu sorgen, ist nicht hilfreich. Mit Blick auf die ebenso viel diskutierten wie horrend teuren Wasserstofftankstellen ohne funktionierenden Business-Case ist es sogar absurd.

Wir lehnen alternative Kraftstoffe nicht ab, im Gegenteil: Als Anbieter von Flüssiggas sind wir die Nummer eins und bei Erdgas weit vorn. Aber Investitionsruinen oder Fehlschläge wie bei der missglückten Einführung von E10, die die Branche rund 200 Millionen Euro gekostet hat, müssen vermieden werden. Auch das ist unstrittig.

# Gib Gas!

TEXT Susanne Knechtges

## Erd- und Flüssiggas

sind technisch ausgereifte und alltagstaugliche alternative Kraftstoffe. Dennoch fristen CO<sub>2</sub>-arme Gasfahrzeuge noch immer ein Schattendasein. Doch statt das Potenzial des Marktes zu heben, will die Regierung die Steuerbefreiung Ende 2018 sogar kappen. Und fördert stattdessen lieber teure Spielarten der E-Mobilität.

**M**anchmal wundert man sich. Bis 2020 sollen nach dem Willen Berlins die Autos auf deutschen Straßen 40 Prozent weniger CO<sub>2</sub> in die Luft pusten. Ein ehrgeiziges Ziel, für das möglichst schnell geeignete Maßnahmen her müssen. Solche glaubt man mit der Elektromobilität gefunden zu haben. Doch es scheint, als setze die Bundesregierung mit der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ einseitig auf dieses Pferd. 1,3 Milliarden Euro sind inzwischen in Leuchtturmprojekte geflossen. Dabei bezweifeln inzwischen selbst Experten wie Daimler-Chef Dieter Zetsche, ob die bis 2020 angestrebte Zahl von einer Million Elektrofahrzeugen in Deutschland erreicht werden kann. Von ungelösten Problemen der Stromerzeugung, Reichweite oder Speicher- und Akkutechnik ganz abgesehen.

Unstrittig ist hingegen, dass mit Gas betriebene Kraftfahrzeuge – ganz gleich ob mit Flüssig- oder Erdgas – schon heute maßgeblich zur Einsparung von Kohlendioxid beitragen. Und noch mehr beitragen könnten, denn das Wachstumspotenzial ist riesig: Gerade einmal 76.000 Erdgasfahrzeuge, einschließlich Nutzfahrzeuge sind es rund 95.000, führen laut Kraftfahrt-Bundesamt Anfang 2013 auf deutschen Straßen. Gemessen an den 52,4 Millionen Fahrzeugen insgesamt sind das weniger als 0,2 Prozent. Mit Flüssiggas im

Tank sind zwar schon 495.000 Pkw unterwegs, doch auch sie fristen noch ein Schattendasein. Und das, obwohl der Kraftstoff bewährt, verfügbar und günstig ist.

Immerhin prüft das Verkehrsministerium im Rahmen seiner „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ das Potenzial von Erdgas und Bioerdgas im Hinblick auf die weitere Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Mehr aber auch nicht. Im Gegenteil steht mit der steuerlichen Förderung von Erd- und Flüssiggas ein Kernaspekt für die Markttauglichkeit der beiden Kraftstoffe infrage. Wegen ihrer Umweltfreundlichkeit ist auf beide Gasformen nur ein geminderter Energiesteuersatz fällig – damit soll nach dem Willen der Politik ab 2019 Schluss sein. Dabei sei gerade die Beibehaltung der steuerlichen Förderung



**AUTOGAS UND ERDGAS**

**Autogas, Flüssiggas oder LPG (Liquefied Petroleum Gas)** ist ein Nebenprodukt, das bei der Raffination von Mineralölen entsteht. Der LPG-Automarkt ist ein Umrüstmarkt, nur wenige Hersteller bieten Modelle ab Werk an. Die bauliche Umgestaltung kostet zwischen 2.000 und 3.000 Euro. Durch die geringere Dichte und den niedrigeren Energiegehalt kann der LPG-Verbrauch allerdings um durchschnittlich 15 Prozent höher liegen als bei herkömmlichen Motoren, was sich aber über den Preis rechnet. Derzeit kostet der Liter 75 bis 85 Cent.

**Erdgas oder CNG (Compressed Natural Gas)** besteht zum größten Teil aus Methan, kommt natürlich vor und wird eigens gefördert. Es wird gasförmig verwendet und für eine ausreichende Tankmenge komprimiert. Dafür sind Tanks erforderlich, die 200 Bar Druck standhalten. Die Abgabe erfolgt in Kilogramm. Auch der Verbrauch wird in Kilogramm angegeben, wobei ein Kilo Erdgas einen deutlich höheren Energiegehalt als ein Liter Autogas hat. Auf dem deutschen Markt sind bislang 13 serienmäßige Pkw mit Erdgasantrieb im Angebot. Durch beigemischt Bioerdgas kann der CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter gesenkt werden.

ein wichtiges Signal zum Ausbau der Gas-mobilität, meint Timm Kehler, Geschäftsführer und Sprecher von erdgas mobil. Er möchte die Steuerbegünstigung bis mindestens 2025 beibehalten wissen: „Es handelt sich hierbei nicht nur um eine wichtige Startfinanzierung zur Schaffung eines selbsttragenden Marktes. Vielmehr würde es auch einen wesentlichen Anreiz für Kunden und Tankstelleninvestoren liefern, um ein schnelles Marktwachstum zu erreichen.“

In Zahlen bedeutet das: Für eine Megawattstunde Erdgas sind 13,90 Euro Energiesteuer fällig. Das sind 18,03 Cent pro Kilogramm, das an der Zapfsäule zurzeit zwischen 1,15 und 1,25 Euro kostet. Auf eine Tonne Flüssiggas entfallen 180,32 Euro, umgerechnet pro Liter 9,01 Cent bei einem Literpreis von derzeit 75 bis 85 Cent. Ab 2019 soll allein der Energiesteueranteil um bis zu 130 Prozent steigen. Für eine durchschnittliche LPG-Tankfüllung wären künftig 37 statt 32 Euro fällig, Erdgasautofahrer müssten bei einem Tankvolumen von 20 Kilogramm 29 statt wie bisher 24 Euro zahlen.

Sicher ist: Dieser Mangel an Planungssicherheit lässt viele Verbraucher mit dem Kauf eines Gasfahrzeugs zögern. Beim Tankstellennetz gibt es zwar noch viel Luft nach oben; die Wettbewerbsfähigkeit ist aber längst erreicht. 900 Erdgas-tankstellen in Deutschland entsprechen bereits der im Januar 2013 von der EU-Kommission veröffentlichten Gesetzesvorlage, die eine maximale Entfernung von 150 Kilometern zwischen den Stationen vorsieht. Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie hält mittelfristig einen Anstieg auf 1.300 Tankstellen für nötig – und sieht die Mineralölwirtschaft in der Pflicht (lesen Sie mehr dazu im Interview rechts oben).

Eine Forderung, die Reiner Ropohl, Vorstandsmitglied und Leiter Unternehmensbereich Tankstellen der Westfalen AG, verärgert. Ropohl kritisiert, dass Wissmann nur von Erdgas spreche, während „Autogas an jeder dritten öffentlichen Station angeboten wird. Mit über 6.500 Autogastankstellen existiert bereits eine gute Tankstelleninfrastruktur.“ Dazu stellt sich für Mineralölhändler gerade



**Zur Person:** Matthias Wissmann ist seit Juni 2007 Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA). Der studierte Rechtswissenschaftler war zwischen 1993 und 1998 Bundesverkehrsminister in der Regierung um Kanzler Helmut Kohl.

VDA-Präsident **Matthias Wissmann** im Interview

## „Günstiger Steuersatz muss bleiben“

**Sie sagen, Erdgasfahrzeuge seien die günstigste Art, Auto zu fahren.**

**Warum bietet die Automobilindustrie nicht mehr Modelle an?**

Erdgas als Kraftstoff hat großes Potenzial, doch ist dies bei den Verbrauchern noch zu wenig bekannt. So ist es wenig verwunderlich, dass der Anteil von Erdgasautos am Kraftfahrzeugbestand 2011 deutlich unter einem Prozent lag. Gemessen an dieser geringen Bestandszahl ist das Angebot an Erdgasfahrzeugen durchaus beachtlich: Derzeit sind 14 Pkw-Modelle in Deutschland erhältlich – die Palette reicht vom Kleinstwagen über den Familien-Van bis zur oberen Mittelklasse. Dieses Jahr bringen die deutschen Hersteller weitere Erdgasmodelle auf den Markt, darunter wird auch der neue VW Golf sein.

**Wie können politisch Anreize geschaffen werden, um neben der Elektromobilität auch die Mobilität mit Gas zu fördern?**

Neben der Modelloffensive muss das Tankstellennetz noch dichter werden. Das Angebot sollte mittelfristig von aktuell 900 auf 1.300 steigen. Dabei ist die Mineralölwirtschaft gefordert. Politisch hilfreich wäre hier eine Reduzierung der Netzentgelte für Erdgastankstellen. Das KfW-Förderprogramm zum Bau von Erdgastankstellen sollte marktgerecht entwickelt werden. Für die Verbraucher entscheidend ist, dass der derzeit günstigere Steuersatz von Erdgas nicht angehoben wird. Gemessen am Energiegehalt liegt der Steuersatz deutlich unter dem von Dieselmotoren. Nach dem Willen der Politik soll der Steuersatz für Erdgas ab 2019 um 130 Prozent steigen, auf dann 31,80 Euro pro Megawattstunde. Das wäre aus unserer Sicht ein falsches Signal.

**Wie würde sich eine Steueranhebung 2019 auf Gasfahrzeuge auswirken?**

Autofahrer müssen für Erdgas heute etwa halb so viel bezahlen wie bei einem vergleichbaren Benzinfahrzeug. Je nach Fahrzeugtyp könnte sich der Preisvorteil des umweltfreundlichen Kraftstoffs so stark verringern, dass sich für den Autokäufer ein Erdgasfahrzeug nicht mehr lohnen würde. Der aktuelle Steuersatz sollte daher nicht sprunghaft angehoben werden. Aus fiskalischer Sicht empfiehlt sich eher eine degressive Entwicklung der Steuerermäßigung, bis das Ziel von 1,4 Millionen Erdgasfahrzeugen in Deutschland erreicht ist.

mit Blick auf die unsichere Zukunft der Steuerbefreiung die Frage, ob es sich rechnet, hohe Investitionen in die Infrastruktur für Kraftstoffe zu tätigen, die dann vielleicht niemand mehr kaufen will. Die Politik schiebt den Schwarzen Peter der Automobilindustrie und den Kraftstoffhändlern zu. Bundesumweltminister Peter Altmaier plädiert dafür, sich gemeinsam mit der Autoindustrie auf zwei bis drei Leittechnologien zu verständigen, die dann gezielter gefördert werden könnten, wie zum Beispiel auch der Ausbau eines Erdgas-Tankstellennetzes in Europa. Das

Signal müsse aber vonseiten der Automobilhersteller kommen. Auch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer möchte von der Energie- und Automobilindustrie selbst Lösungen zur besseren Vermarktung der Erdgasmobilität. Statt die Lösungen von anderen zu fordern, wäre es zielführender, allen Marktbeteiligten zunächst einmal Planungssicherheit zu geben.

Die steuerliche Förderung ist ein Schlüssel, Wissmann zählt im Interview weitere auf. Mit Blick auf die selbst gesteckten Klimaziele sollte das Motto in Berlin daher lauten: „Gas geben!“

# Tanke schön?

**Kaum eine Kontroverse im Energiebereich** spaltet die Lager so sehr wie die über den Einsatz von Biokraftstoffen. VERBIO-Chef Claus Sauter und Professor Dr. Hubert Weiger, Vorsitzender des BUND, antworten auf sieben zentrale Fragen zum Thema.

1 ? Viele Politiker und Experten sehen in Biokraftstoffen die ökologische Alternative im Verkehrssektor. Schaden oder nutzen Biokraftstoffe der Umwelt?

2 ? Gibt es denn Alternativen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor zu senken?

3 ? Nachhaltigkeit beim Anbau ist ein entscheidender Faktor. Sind die bestehenden gesetzlichen Regelungen ausreichend? Und wäre die verstärkte Nutzung von Reststoffen aus Haushalten, Industrie und Landwirtschaft ein Weg, um das Problem der indirekten Landnutzungsänderung zu lösen?

4 ? Woher sollen die großen Mengen nachhaltig produzierter Biomasse kommen, die bei steigender Quote von Biokraftstoffen benötigt werden?

5 ? Nach der problematischen Einführung von E10 würde die Forderung nach einer neuen Biokraftstoffstrategie der Regierung laut. Gibt es diese Ihrer Meinung nach und wenn ja: Ist sie auch sinnvoll?

6 ? Der Gesetzgeber schreibt einen Bioanteil von 6,25 Prozent am gesamten Kraftstoffabsatz vor, der künftig sogar steigen soll. Ist das angesichts der noch immer schwachen Nachfrage nach E10 realistisch?

7 ? Verbraucher wie Experten kritisieren den Mehrverbrauch, den Biokraftstoffe verursachen. Zu Recht?





CLAUS SAUTER

Vorstandsvorsitzender  
VERBIO Vereinigte Bioenergie AG

Der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler verantwortet seit 2006 bei VERBIO unter anderem die Bereiche Vertrieb, Handel und Produktplanung.

**1!** Wir sind überzeugt, dass Biokraftstoffe einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Sie helfen, langfristig von fossilen Treibstoffen unabhängig zu werden und die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr deutlich zu reduzieren.

**2!** Biokraftstoffen kommt eine zunehmende Bedeutung für eine nachhaltige Energie- und Klimapolitik zu. Sie haben Potenzial, fossile

**1!** Sie schaden eher. Der Beitrag zum Klimaschutz ist oft zweifelhaft, die CO<sub>2</sub>-Bilanz bei einer umfassenden Berechnung negativ. Aufgrund des intensiven Anbaus der benötigten Rohstoffe wirken sie sich auch negativ auf die Artenvielfalt, auf Gewässer und die Bodenqualität aus. Es gibt eine klare Flächenkonkurrenz zwischen dem Anbau von Nahrungsmitteln sowie dem für energetische Zwecke. Die steigende Nachfrage nach Agrosprit-Rohstoffen treibt die Lebensmittelpreise, sorgt für vermehrte Lebensmittelknappheit und Konflikte um Landrechte. Wir befürworten daher allein den Einsatz von Pflanzenölen aus ökologisch verträglichem Anbau für landwirtschaftliche Maschinen.

**2!** Es gibt viele Möglichkeiten. Für eine ökologische Verkehrswende müssen zunächst alle Potenziale für Einsparungen und Effizienzsteigerungen ausgeschöpft werden. Wir fordern unter anderem strengere Effizienzvorgaben für Pkw, ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen von 120 km/h und eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger.

**3!** Die EU-Nachhaltigkeitsanforderungen für Agrosprit sind sehr schwach, vor allem bei Wasser- und Bodenschutz. Verbindliche sozioökonomische Kriterien fehlen. Problematisch ist, dass diese Kriterien bei indirekten Landnutzungsänderungen nicht greifen, die entstehen, weil immer mehr Fläche für den Anbau von Rohstoffen für Agrosprit benötigt wird. Flächen für Lebensmittelanbau breiten sich dann auf Wiesen oder in Wälder aus. Daher sind wir für die Einrechnung von ILUC-Faktoren, die die CO<sub>2</sub>-Emis-

sionen zu ersetzen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu mindern. Zum Beispiel verringert ein Liter verbiodiesel (Biodiesel) die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber fossilem um 62 Prozent. Durch Beimischungen unseres Bioethanols aus nachwachsenden Rohstoffen wird bis zu 81 Prozent weniger CO<sub>2</sub> freigesetzt als bei Benzin. Zudem verfügen wir mit verbio gas (Biomethan) über eine Alternative für Erdgasfahrzeuge. Als Kraftstoff der zweiten Generation, also der Herstellung ohne Verwendung von Nahrungsmitteln, verbessert er die CO<sub>2</sub>-Bilanz gegenüber Benzin um 90 Prozent.

**3!** Die Regelungen müssen sicher verbessert werden. Das betrifft sowohl den Einsatz von Pestiziden (etwa beim Soja- und Zuckerrohranbau in Argentinien und Brasilien) als auch das Problem von direkten und indirekten Landnutzungsänderungen (LUC bzw. ILUC). Dabei scheint es sinnvoll, LUC und ILUC vor Ort zu verhindern. Das könnte mit bilateralen Verträgen geschehen, die sicherstellen, dass Brasilien beispielsweise keinen Regenwald mehr rodet. Die Reststoffnutzung kann das ILUC-Problem verringern, da sich dadurch die Nutzungsintensität erhöht, und mehr Biomasse pro Fläche wird genutzt. Somit müssen weniger neue Flächen für Biomasse erschlossen werden.

sionen aus ILUC kenntlich machen. Der Verwertung von Reststoffen für Agrokraftstoffe stehen wir skeptisch gegenüber. Kein Agrokraftstoff sollte Rohstoffe binden, die anderswo sinnvoller genutzt werden können, etwa in Biogasanlagen.

**4!** Die Flächeneffizienz von Agrosprit ist niedrig, und die meisten Experten bezweifeln, dass uns jemals in ausreichendem Maße Flächen zur Verfügung stehen werden.

**5!** Es fehlt zweierlei: Eine umfassende, gut implementierte Verkehrsstrategie mit Suffizienz und Effizienz als Maximen. Zum Zweiten brauchen wir eine sektorübergreifende Biomasse-Nutzungsstrategie. Diese muss sich an den Fragen ausrichten, wie viel Biomasse unter sozialen und ökologischen Gesichtspunkten produziert und genutzt werden kann.

**6!** Quotenregelungen für Agrokraftstoffe lehnen wir ab. Quoten müssen durch absolute Energieeinspar- und CO<sub>2</sub>-Minderungsvorgaben für den Verkehrssektor ersetzt werden.

**7!** Agrosprit führt zu Mehrverbrauch, was seinen Einsatz ad absurdum führt. Statt sich immer neue Möglichkeiten zu überlegen, wie man eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung umgeht, sollte sich

**4!** Allein in Deutschland bleiben laut einer aktuellen Studie des Deutschen Biomasseforschungszentrums jährlich acht bis 13 Millionen Tonnen Stroh ungenutzt, die für die Herstellung von Bioenergie zur Verfügung stehen. Die Energiemenge daraus entspricht dem jährlichen Kraftstoffbedarf von vier Millionen Pkw.

**5!** Die Vorschläge der EU-Kommission zur künftigen Biokraftstoffausrichtung im Zusammenhang mit ILUC gehen in die richtige Richtung. Diese zielen auf den Ausbau von Biokraftstoffen der zweiten Generation und sollen die Diskussion um „Tank oder Teller“ beenden. In Deutschland gibt es besonders beim Bundesimmissionsschutzgesetz Handlungsbedarf.

**6!** Die Zahlen des Bundesfinanzministeriums für 2011 zeigen, dass die Biokraftstoffquote locker erfüllt wurde. Neben E10 gibt es genügend Alternativen, die Quote einzuhalten. Großes Potenzial hat nachhaltiges Biomethan als Biokraftstoff. Jedes fünfte Erdgasfahrzeug in Deutschland fährt bereits damit und diese Menge leistet den gleichen Beitrag zur Quote wie E10 – ohne mediale Aufregung.

**7!** E10 hat minimal Auswirkung auf den Verbrauch. Die Energiedichte von Ethanol ist etwas geringer als die von herkömmlichem Benzin. Deshalb benötigen Motoren mehr Kraftstoff, je höher der Alkoholanteil ist. Experten gehen von rund 3 Prozent aus. Mit Blick auf die Effizienz des Motors und auf den Verbrauch ist auch die Oktanzahl wichtig. Ethanol hat 130 Oktan und ist damit der wahre Superkraftstoff. Einziger Nachteil: Weil Ethanol geringe Mengen Wasser aufnimmt, kann es in älteren Fahrzeugen langfristig zu Korrosionen führen.

die Automobilwirtschaft auf die Verbrauchsreduzierung ihrer Fahrzeuge konzentrieren. Ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 80 g/km CO<sub>2</sub> in 2020 würde dafür den richtigen gesetzlichen Rahmen setzen.



PROFESSOR

DR. HUBERT WEIGER

Vorstandsvorsitzender BUND

Seit 2007 ist der diplomierte Forstwirt der erste Mann beim BUND, zu dessen Gründungsgliedern er 1975 gehörte.

TEXT Axel vom Schemm

**Viele Menschen in Deutschland** können ihre Stromrechnung nicht mehr bezahlen. Sozialverbände und Politiker beklagen vehement eine sich ausbreitende Energiearmut. Seit Fukushima hat sich der Aufwärtstrend bei den Kosten für Elektrizität noch einmal deutlich verschärft. Denn nicht allein die Stromwirtschaft kassiert – auch der Staat langt beim Verbraucher kräftig zu. Und nennt das Energiewende.

**V**ier Menschen sind tot, weil ihnen der Strom abgedreht worden war. Dieses Fazit zieht die Polizei, nachdem in Otterstedt bei Erfurt die Leichen eines 54-Jährigen, seiner 13 und 15 Jahre alten Söhne sowie der 14 Jahre alten Tochter in einem Wohnhaus entdeckt worden waren. Die Ermittler sprechen von einer Kohlenmonoxidvergiftung, verursacht durch ein Notstromgerät, das der Vater im Keller des Hauses betrieben hatte. Die reguläre Stromversorgung war laut einem Bericht des Mitteldeutschen Rundfunks wegen ausstehender Zahlungen schon vor zwei Jahren abgestellt worden, von 1.000 Euro Schulden beim örtlichen Versorger ist die Rede. Den Kraftstoff für den Generator habe sich der Mann in der Nachbarschaft immer wieder zusammengeklaut.

Ein Einzelfall? In dieser Tragweite vielleicht, wenngleich der MDR von mindestens drei vergleichbaren Tragödien aus den vergangenen fünf Jahren zu wissen behauptet. Und von einer hohen Dunkelziffer von Verbrauchern, die sich mithilfe hochgefährlicher Provisorien Elektrizität verschaffen. Immerhin waren 2011 in Erfurt, Chemnitz, Leipzig und Dresden insgesamt 14.000 Menschen ohne Strom. Sozialverbände wie Caritas und Paritätischer Gesamtverband haben längst einen Namen für das Phänomen geprägt: Energiearmut.

### 312.000 Stromsperren im Jahr 2011

Die Fälle beschränken sich nicht auf Thüringen und Sachsen. Medien des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlags beispielsweise berichten von Tausenden Haushalten im Norden ohne Strom. Und die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen befragte schon 2010 alle 110 Energieunternehmen im Land. Die Hälfte antwortete – mit traurigem Ergebnis: mehr als drei Millionen Mahnungen, 62.000 Kunden mussten tatsächlich zeitweise ohne Saft aus der Steckdose auskommen. Im Monitoringbericht 2012 hat die Bundesnetzagentur erstmals auch die Zahl der Stromsperren erhoben und kommt für das Berichtsjahr 2011 auf bundesweit 312.000 Fälle. Viel häufiger, nämlich rund sechs Millionen Mal, haben die Unternehmen Sperren angedroht, weil Rechnungen nicht bezahlt wurden. Dazu sind die Versorger laut Stromgrundversorgungsverordnung (StromGVV)

rechtlich mit vier Wochen Vorlauf verpflichtet, zudem müssen sie drei Tage vor dem konkreten Termin noch einmal warnen.

Vielfach konnten in finanzielle Not geratene Stromkunden eine Sperre nur dank der Hilfe von Verbraucherschutzorganisationen und quasi auf den letzten Drücker abwenden. „Dieser Trend wird sich angesichts der nun wieder gestiegenen Strompreise verschärfen“, sagt Petra Böer, Fachberaterin Energiearmut bei der Verbraucherzentrale in Krefeld.

Häufig geratenen Hartz-IV-Empfänger ins Schwimmen, weil die realen Stromkosten oft den fixen Zuschussanteil im Eckregelsatz in Höhe von 382 Euro für Arbeitslosengeld II (ALG II) übersteigen. Für einen Singlehaushalt sind derzeit knapp bemessene 26,87 Euro vorgesehen. Wird obendrein Warmwasser elektrisch erzeugt, bekommen ALG-II-Empfänger zwar etwas mehr Geld vom Amt, doch meist reicht das nicht, wie Böer vorrech-

# DER LETZTE MACHT DAS LICHT AUS

## KURZ & KOMPAKT

- Stromkosten verteuerten sich seit 1998 um **mehr als 50 Prozent**
- Preise schnellten allein zum Jahreswechsel um **rund 12 Prozent** in die Höhe
- 2011 drohten Energieversorger in sechs Millionen Fällen ihren Kunden eine **Stromsperre für private Haushalte an**

„DIE ENERGIEWENDE IST EINE GESELLSCHAFTLICHE AUFGABE, UND IHRE KOSTEN KÖNNEN NICHT VON JEDEM INDIVIDUELL GESCHULTERT WERDEN. DAS BETRIFFT AUCH DIE UMLAGE FÜR ERNEUERBARE ENERGIEN, DIE FÜR ALLE DEN STROM VERTEUERT. UND DIE VERSUCHUNG FÖRDERT, DIESE ANGENEBLICH SCHONEND ERZEUGTEN ENERGIEN GROSSZÜGIG ZU VERBRAUCHEN. SEHR OFT DÜRFTE ES BILLIGER FÜR DIE GESELLSCHAFT UND DEN EINZELNEN SEIN, BEIM VERBRAUCH ANZUSETZEN STATT IN DER PRODUKTION.“

Klaus Franz, Vorsitzender des Gesamtverbands Dämmstoffindustrie, im „Deutschen Architektenblatt“.

net: „Allein ein tägliches, zehnmütiges Duschbad schlägt beim Einsatz eines Durchlauferhitzers schon mit etwa 22,50 Euro im Monat zu Buche.“

Inzwischen gerieten aber auch vermehrt einkommensschwache Haushalte von Rentnern und Geringverdienern in Schieflage, sagt Petra Böer und weiß aus ihrer Beratungspraxis von zahlreichen Fällen zu berichten. Bundesweit versuchen Sozialverbände und Verbraucherschützer in breiter Front dagegen anzugehen.

„NRW bekämpft Energiearmut“ heißt ein gemeinsames Projekt des NRW-Verbraucherschutzministeriums, der Verbraucherzentrale NRW sowie regionaler Energieversorger aus Aachen, Bielefeld, Köln, Krefeld, Wuppertal, Bochum, Dortmund und Mönchengladbach. Das Angebot umfasst einen Mix aus Energie-,

Budget- und Rechtsberatung. In fünf Städten flankiert die örtliche Caritas das Angebot durch einen „Stromspar-Check“, bei dem Mitarbeiter die Verbraucher zu Hause besuchen und beraten. Die Stadtwerke Wuppertal gehen noch einen Schritt weiter: Sie haben energiesparende Kühlschränke angeschafft und geben diese im Zuge eines Mini-Contractings an ihre Kunden weiter. Das bedeutet: Der Verbraucher zahlt 27 Monate zehn Euro für einen neuen, energieeffizienten A++-Kühlschrank, die Stadtwerke schießen 50 Euro aus dem Klimafonds zu.

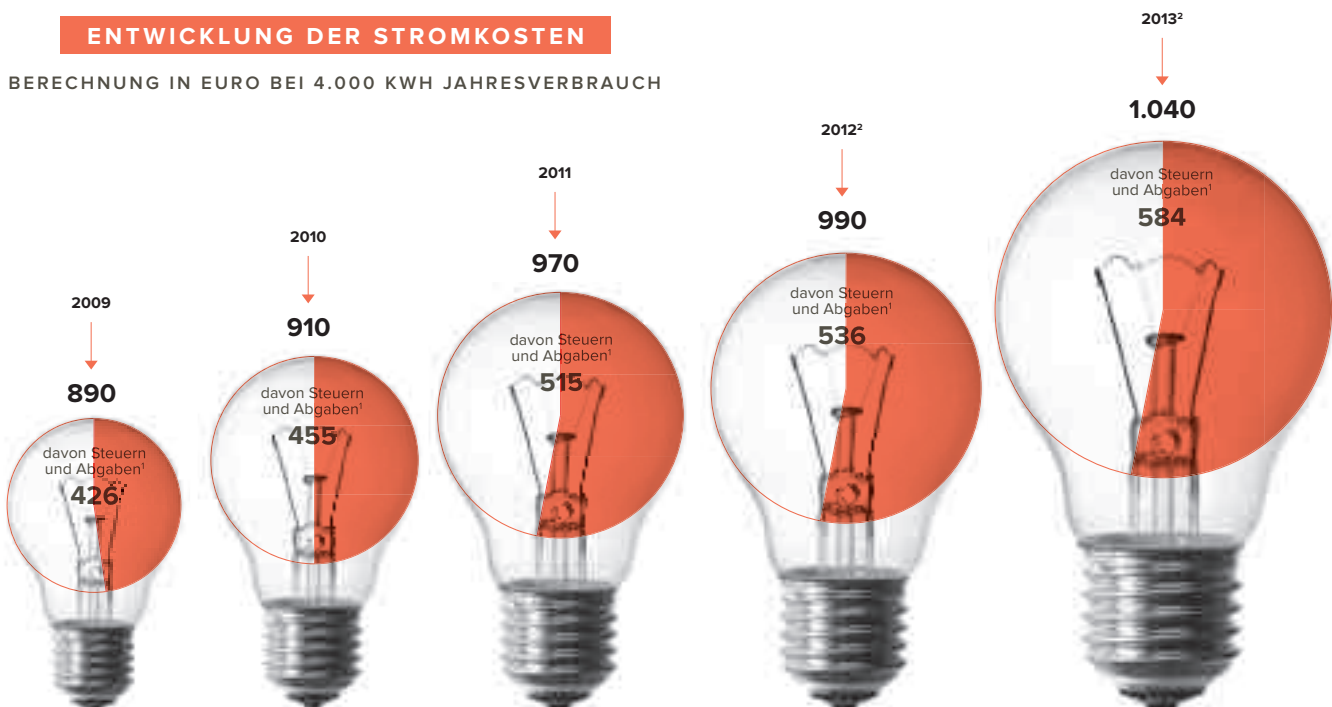
Auch in Berlin unterstützen sogenannte Stromsparhelfer – meist sind das entsprechend geschulte Langzeitarbeitslose – dabei, den Verbrauch zu drücken, und sie dürfen schaltbare Steckerleisten, Sparduschköpfe oder Durchflussbegren-

zer im Wert von bis zu 70 Euro pro Haushalt verschenken. Mit Erfolg: Im Schnitt sinkt der Stromverbrauch nach ihrem Besuch um bis zu 10 Prozent. 13 Millionen Euro ist dem Bundesumweltministerium die Unterstützung des Projekts wert.

Natürlich sind die Stromkosten nur ein Teil der Gesamtaufwendungen eines Haushalts. Vor allem schlagen die Kosten für Wärme zu Buche. Und zwar in einem Maß, dass Verbraucher offenbar bereit sind, zu drastischen Maßnahmen zu greifen. Der Bund der Energieverbraucher referiert eine Emnid-Befragung, in der 400 von 1.000 Teilnehmern angaben, an kalten Tagen Stiefel oder Moonboots in ihrer Wohnung zu tragen und Wolldecken zu nutzen, um sich warm zu halten. Hochgerechnet sind das Millionen Bürger – und das in einem Land, in dem kein

## ENTWICKLUNG DER STROMKOSTEN

BERECHNUNG IN EURO BEI 4.000 KWH JAHRESVERBRAUCH





Energiemangel herrscht. Laut gängiger Meinung haben vor allem die Energieversorger Schuld an den hohen Preisen.

### Der Staat als Wohnkosten-Preistreiber

Michael W. Mönig, Vorsitzender des Zentralausschusses von Haus & Grund Deutschland, sieht das differenzierter: „Die hohen Wohnkosten in Deutschland sind Folge stark gestiegener Energiepreise sowie deutlich gestiegener Steuern und Abgaben. Der Staat ist damit der größte Preistreiber bei den Wohnkosten und hält den Schlüssel zu deren Senkung selbst in der Hand.“ Denn während sich die Preise für Öl und Gas marktgetrieben entwickeln, ist die Stromkostenexplosion ein hausgemachtes Problem der Politik. So hat sich der Preis für Haushaltsstrom laut Analyse des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft seit 1998 um mehr als 50 Prozent verteuert. Der Anteil an Steuern und Abgaben ist seitdem von 38 auf inzwischen stattliche 45 Prozent angestiegen. Und wenn Friedbert Pflüger, Direktor des European Centre for Energy and Resource Security (EUCERS) am Londoner King's College, jüngst im „Handelsblatt“ vor sozialen Verwerfungen als Folge der Energiewende warnt, richtet er den Fokus vor allem auf den Anstieg der EEG-Umlage.

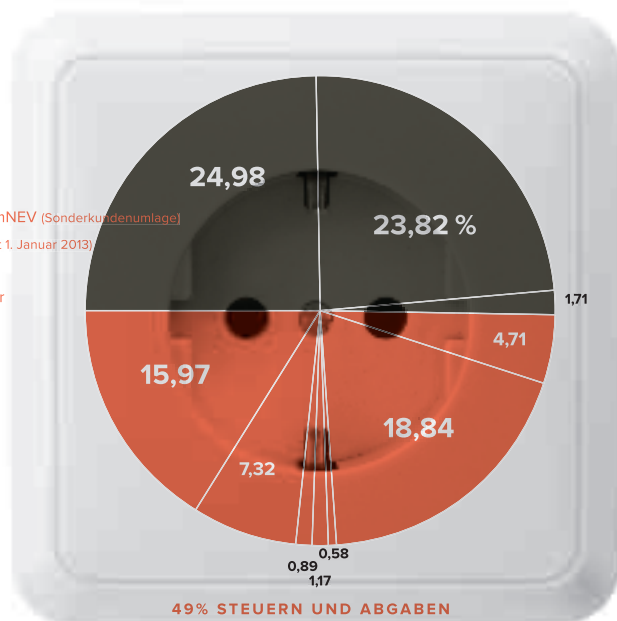
### EEG-Umlage: Arme trifft es härter

Von 3,59 auf knapp 5,3 Cent je Kilowattstunde – also um satte 47 Prozent – erhöhte die Bundesregierung die Abgabe zur Förderung erneuerbarer Energien zum Jahreswechsel. Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) Köln rechnete vor, dass die Verteilungswirkungen des EEG eine soziale Schieflage verursachen. Demnach sind Geringverdiener von den Extrakosten für den Ökostrom stärker betroffen als Haushalte mit hohem Einkommen. Denn der Stromverbrauch verändert sich mit steigendem Einkommen kaum. Das heißt, dass finanziell Schwächere relativ gesehen deutlich höher belastet werden. Bei den einkommensschwächsten 10 Prozent fließen seit Jahresbeginn mehr als 1,3 Prozent ihres Einkommens allein in die EEG-Finanzierung, bei den einkommensstärksten 10 Prozent sind es dagegen nur 0,2 Prozent. Obendrein können sich viele Industrieunternehmen dank diverser Ausnahmeregelungen von der Abgabe befreien lassen – ausgleichen müssen das die Privatverbraucher.

## NUR DIE HÄLFTE FÜRS PRODUKT

SO SETZT SICH DER STROMPREIS ZUSAMMEN

|        |  |
|--------|--|
| 24,98% | Erzeugung und Vertrieb                               |
| 23,82% | Netzkosten   |
| 1,71%  | Messung und Abrechnung                               |
| 4,71%  | Konzessionsabgabe                                    |
| 18,84% | EEG-Umlage   |
| 0,58%  | KWK-Umlage   |
| 1,17%  | Umlage nach §19 Abs. 2 StromNEV (Sonderkundenumlage) |
| 0,89%  | Offshore-Haftungsumlage (seit 1. Januar 2013)        |
| 7,32%  | Stromsteuer („Ökosteuer“)                            |
| 15,97% | Mehrwertsteuer/Umsatzsteuer                          |



Berechnungsgrundlage: 25,92 ct/kWh, beispielsweise im Tarif ÜZ-NATUR-14 der Überlandzentrale Lülsfeld.

Verbraucher  
mussten 2012  
Ökostrom  
mit rund

17

Milliarden Euro  
bezuschussen

Verschärft werde der Verteilungseffekt auch durch den Ausbau bei den privaten Photovoltaikanlagen, heißt es im IW-Bericht weiter. Die Anlagen sind laufend günstiger geworden. Und da immer mehr davon montiert werden – 2012 trotz Förderkürzungen mehr als je zuvor –, steigt die Belastung für die Stromkunden weiter. Deutschlands Ökostromerzeuger haben laut „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ im vergangenen Jahr mehr als 20 Milliarden Euro für die Einspeisung erhalten. An der Börse, wo der Strom verkauft werden muss, sei dieser aber nur 2,9 Milliarden Euro wert gewesen. Die Differenz von fast 17 Milliarden Euro tragen alle Stromverbraucher per EEG-Umlage.

85 Prozent davon fließen laut IW aus dem staatlichen Fördertopf vor allem an Besitzervertreter, die in der Regel die Betreiber von Photovoltaikanlagen sind. Nicht zu vergessen ist dabei, dass die Solarenergie gemessen am Primärenergieaufkommen in Deutschland nach wie vor eine Nebenrolle spielt.

Bundesumweltminister Peter Altmaier hatte nach der Bekanntgabe, die EEG-Umlage zu erhöhen, an die Energieunternehmen appelliert, „soziale Überlegungen in ihre Tarifgestaltung“ einzubeziehen. Mehr als die Hälfte der insgesamt 1.000 Stromanbieter hierzulande erhöhte daraufhin seine Preise ab 2013 um etwa 12 Prozent, wie das Internet-Verbrauchsportal Verivox ermittelte. Beim Blick auf die Zusammensetzung des Strompreises (vgl. Grafik diese Seite) stellt sich jedoch die Frage, ob soziale Aspekte nicht vielmehr bei der Gestaltung der Energiewende vonnöten wären. Wie formulierte es ein Stadtwerkesprecher in Schleswig-Holstein so treffend? „Wir sind nur noch eine Außenstelle des Finanzamts Kiel.“

# Ein gelungener Drahtseilakt

TEXT Florian Flicke

FOTOS Elaskon

**Dresden bietet weit mehr als Semperoper und Frauenkirche. Zum Beispiel die hochspeziellen Schmierstoffe von Elaskon: Einst verhinderten sie Rostfraß beim Trabi. Heute schützen sie Drahtseile in Aufzügen oder bei Bergbahnen.**



Wider den Rost:

Neben Schmierstoffen für Drahtseile bilden Produkte zum Korrosionsschutz ein weiteres Standbein. In den 800 Elaskon-Pflegestationen werden Fahrzeuge gegen diese Nässe immunisiert.

**S**ie da. Ja, genau Sie da im Aufzug des Hotels oder des Büroturms. Oder Sie da in der Seilbahn auf dem Weg hoch zum Dreitausender. Haben Sie sich eigentlich schon mal überlegt, wem Sie sich da gerade anvertrauen?

Keine Bange. Sie befinden sich in den allermeisten Fällen in sehr guten Händen. Genauer gesagt, in denen der Elaskon Sachsen GmbH & Co. KG mit Stammsitz in Dresden. Elaskon steht für „elastisch konservierend“. Das UNITI-Mitglied, dessen unternehmerische Wurzeln bis ins Jahr 1928 zurückreichen, beliefert mittlerweile Hersteller von Drahtseilen in 57 Ländern mit den Spezialitäten aus Sachsen. Elaskons Kunden schmieren damit Drahtseile für Bergbahnen, Aufzüge, Bohrinseln, Fischtrawler, Brücken oder Kräne. Gut geschmierte Drahtseile haben in etwa eine dreimal so lange Lebensdauer wie ungeschmierte.

## ELASKON

### IM PROFIL

Gegründet wurde das Unternehmen 1928 als Handelsfirma für technische Öle. Zu DDR-Zeiten kannte nahezu jeder Trabi- und Wartburg-Fahrer die Schmierstoffe der damaligen VEB Elaskonwerk Dresden. 1992 wurde Elaskon reprivatisiert. Ein Jahr später wurde das Unternehmen von der Adolf Präg GmbH & Co. KG übernommen und Karl Schwald zum Geschäftsführer berufen. Seit 2000 führt er als alleiniger Gesellschafter der heutigen Elaskon Sachsen GmbH & Co. KG die Geschäfte der Firma. Im vergangenen Jahr erwirtschafteten die rund 70 Mitarbeiter einen Umsatz von mehr als 23 Millionen Euro. Das Ziel für 2015: 30 Millionen Euro.





„In ungefähr zehn Jahren wollen wir einzelne Produkte für den boomenden asiatischen Markt vor Ort in China fertigen.“

Karl Schwald, geschäftsführender Gesellschafter der Elaskon Sachsen GmbH & Co. KG

Die Export-Erfolgsgeschichte von Elaskon liest sich umso erstaunlicher, wenn man bedenkt, dass es sich um einen ehemals „Volkseigenen Betrieb“ handelt. Einen 1992 reprivatisierten Betrieb, der ob seiner Schmierstoffe und Korrosionsschutzprodukte zwar schon zu DDR-Zeiten Trabi- und Wartburg-Fahrern ein Begriff war. Doch der im Westen, im Rest Europas oder in noch fernerer Märkten bis dahin nur Insidern ein Begriff war.

### Der Blick geht weit nach Osten

Karl Schwald fuhr also volles Risiko, als er sich im Jahr 2000 dazu entschloss, die seit 1993 bestehende sichere Tätigkeit als angestellter Geschäftsführer von Elaskon gegen den unsicheren Job als eigener Chef einzutauschen. „Elaskon machte damals gerade sieben Millionen D-Mark Umsatz, hatte 13 Mitarbeiter und weniger als eine Handvoll Exportmärkte“, erinnert sich der 55-Jährige. Zum Vergleich: 2012 brachte es Elaskon mit 70 Mitarbeitern auf einen Umsatz von mehr als 23 Millionen Euro. Das bedeutet im Vergleich zu 2000 ein Umsatzplus von fast 550 Prozent. „Was mich beim Einstieg optimistisch stimmte, war weniger die wirtschaftliche Lage. Die war nicht rosig. Es war vielmehr die bis dato ungestillte Nachfrage potenzieller Kunden nach erstklassigen Schmierstoffen“, sagt Schwald. Dem geborenen Motivator gelang es, die Elaskon-Mannschaft und die Banken von der Wachstumsstory zu überzeugen.



Der Firmenchef setzte alles auf die Karte Expansion und investierte – satte 10,8 Millionen Euro in den vergangenen zwölf Jahren. Ein nennenswerter Betrag davon floss etwa in das firmeneigene Labor, in dem jede Charge peinlich genau untersucht wird und das vierköpfige Forscherteam an neuen (teil-)synthetischen Schmierstoffen oder Produkten auf Basis nachwachsender Rohstoffe tüftelt. Der Mut zum Risiko scheint typisch Schwald zu sein: Bruder Richard, 52, unterstützt als zweiter Mann in der Geschäftsführung. Sein Hauptaufgabengebiet ist der weitere Ausbau des Netzes an Elasko-Pflegestationen. Bundesweit gibt es bereits rund 800 dieser Servicepoints, die von Partnern betrieben werden. Hier bekommen Neu- wie Altwagen, Young- wie Oldtimer, aber auch Nutzfahrzeuge ihre Schmiere ab – und so optimalen Schutz gegen Korrosion. Seit Herbst 2012 verstärkt auch

↑  
Die Elaskon-Dreierbande:  
Karl Schwald (Porträtfoto, Mitte) ist seit 1993  
Geschäftsführer und seit 2000  
alleiniger Gesellschafter. Sein Bruder Richard  
und sein Sohn Tobias stehen an seiner Seite.  
Der ganze Stolz ist das eigene Labor  
(unten rechts).

Karl Schwalds Sohn Tobias die Geschäftsleitung. Der 28-Jährige verantwortet den Vertrieb der Handelsprodukte von ExxonMobil, ein weiteres wichtiges Standbein von Elaskon. Der Vertriebsblick aller drei Schwalds richtet sich primär nach Fernost. Südkorea, Indien und China sind die Märkte der Zukunft. Allein in China gebe es rund 160 Drahtseilhersteller, in den Alpenstaaten Österreich und Schweiz mit ihren ungezählten Bergbahnen dagegen derer nur drei. Die Elaskon-Story beginnt gerade erst. ■



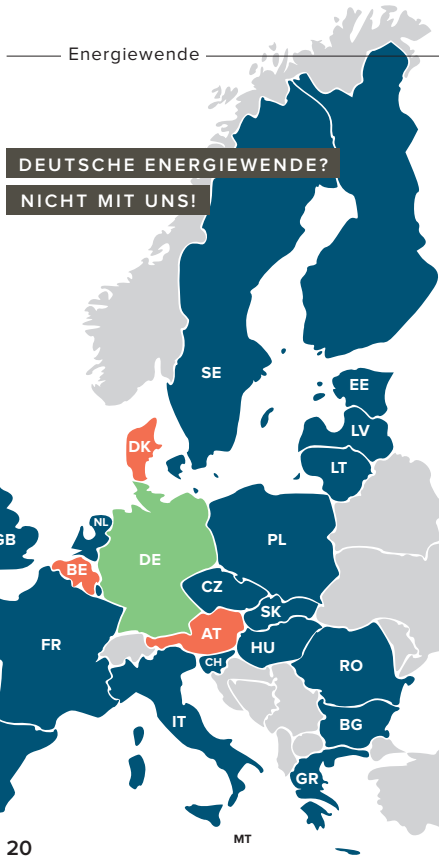
# Quo vadis, Nachtspeicher?

CO<sub>2</sub>-Bilanz und ihrer Unwirtschaftlichkeit eigentlich auf die Streichliste gesetzten Geräte sollten künftig als Speichermedien für überschüssigen Strom aus erneuerbaren Energien dienen. Dem politischen Willen nach wird daraus aber nichts: Die „EnEV 2012“ kommt zwar voraussichtlich erst als „EnEV 2014“ – aber nach wie vor mit Paragraf 10a, der Nachtspeichern den Garaus macht. Unbeirrt arbeitet der Energiekonzern RWE an einem Comeback der als Stromfresser verschrienen Heizgeräte. Mit modernster Regeltechnik ausgestattet,

Als die „Wirtschaftswoche“ meldete, dass Nachtspeicheröfen nun doch nicht bis spätestens 2020 ausgemustert werden müssten, dementierte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung prompt: „Eine Änderung des Betriebsverbots für Nachtstromspeicherheizungen ist in der Energieeinsparverordnung gegenwärtig nicht vorgesehen“, hieß es aus dem Haus von CSU-Minister Peter Ramsauer. Die 2012er Novelle zur Energieeinsparverordnung (EnEV) kippte das Verbot aus der Vorgängerversion, hatte das Wochenmagazin geschrieben und sich auf die beteiligten Bundesministerien berufen. Der Grund: Die in der EnEV 2009 wegen schlechter

will der Versorger 2014 damit auf den Markt kommen. Falls es gelinge nachzuweisen, dass sich die elektrischen Heizungen dann rechnen, sagt Norbert Verweyen, Technikchef der RWE-Effizienztochter. Die bis heute verbliebenen 1,4 Millionen Nachtstromspeicher reichten laut RWE, um Pumpspeicherwerke mit zehn Gigawatt zu ersetzen, was der Leistung aller in Deutschland installierten Kernkraftwerke entspricht. Kommt RWE mit seinem Ansinnen bei der Politik an, könnten dem Unternehmen Milliardeninvestitionen erspart bleiben. Und wer zahlt die teure Modernisierung der Anlagen? Vielleicht wieder mal der Verbraucher. —

WAS UNSERE NACHBARN VON DER ENERGIEWENDE HALTEN



## Deutschland (fast) allein zu Haus

Nicht nur hierzulande ist die Energiewende umstritten: Mit seinen ehrgeizigen Zielen hat sich Deutschland in der Europäischen Union isoliert, wie die „Wirtschaftswoche“ mit Hinweis auf eine aktuelle Liste aus dem Bundesumweltministerium berichtet. Trotz der Bemühungen von Bundesumweltminister Peter Altmaier, auf internationaler Ebene für die „German Energiewende“ zu werben, sind die europäischen Nachbarn skeptisch. **Die meisten Regierungen der übrigen 26 Mitgliedstaaten lehnen den Kurs der Bundesregierung zum Umbau der Energieversorgung ab.** Insbesondere Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien und auch die östlichen Nachbarn Polen und Tschechien sind gegen die Pläne, die Ziele Berlins verbindlich für alle EU-Staaten festzuschreiben. Bis 2030 sollen erneuerbare Energien rund 30 Prozent des Bruttoenergieverbrauchs in Deutschland abdecken. Nur Dänemark, Österreich und Belgien stützen diese Idee. Gegen die EU-weite Vereinheitlichung der Förderung erneuerbarer Energien wehren sich bis auf Deutschland sogar alle EU-Länder. —

■ Deutschland ■ unterstützende Länder ■ ablehnende Länder



## BESSER WÄRE SCHOKOLADE

Beim Autogipfel mit Vertretern der Wirtschaft hat Kanzlerin Angela Merkel bekräftigt, dass sie am Ziel festhält, bis 2020 eine Million E-Autos auf deutsche Straßen zu bringen. Knackpunkte mit Blick auf die Marktreife von

Strom-Pkw sind die nach wie vor suboptimalen Batterien – deshalb sind bislang auch nur etwa 4.500 Elektroautos in Betrieb. Nun setzt die Regierung auf Forschungsinvestitionen und hat seit 2009 noch einmal rund 1,5 Milliarden Euro für die Weiterentwicklung von Lithium-Ionen-Akkus bereitgestellt. Für das Geld könnte man fast 169 Millionen Tafeln quadratischer, praktischer, guter Schokolade kaufen. Warum das sinnvoll wäre? Mit fünf Kilowattstunden pro Kilo hat sie halb so viel Energie wie ein Liter Dieseltreibstoff – und davon sind Akkus für Pkw noch Lichtjahre entfernt, wie die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ berichtet. Mickrige 0,1 Kilowattstunden sind bei Elektrofahrzeugen heute Standard. Zum Vergleich: Handyakkus leisten schon das Anderthalbfache. Und obendrein sind die Stromspeicher nicht frei von Risiken, wie Flugzeugbauer Boeing jüngst zu spüren bekam. Der Lithium-Ionen-Akku eines japanischen Herstellers, der im Wundervogel Dreamliner 787 für Strom sorgen sollte, geriet in Brand, ein weiterer lief aus und begann zu schmoren. Nun stehen wohl bei den Autobauern neue Tests an, dabei galten die Stromspeicher längst als sicher. ■

JAMIE LEE CURTIS KANN ES SICH LEISTEN

## BRENNSTOFFZELLE: LUXUS FÜR FILMSTARS

An der Seite des damaligen Mercedes-Chefs Jürgen Schrempp sonnte sich Autokanzler Gerhard Schröder im Jahr 2000 im scheinbar sicheren künftigen Erfolg der Brennstoffzelle als neuem automobilen Heilsbringer. Das Nekar 5 sollte – angetrieben von solch einer galvanischen Zelle, die Wasserstoff in Elektrizität wandelt – das erste Null-Liter-Auto der Welt werden und 2004 Marktreife erlangen. Der damalige Mercedes-Projektleiter mit dem vielsagenden Namen Ferdinand Panik meinte zwar, die Brennstoffzelle werde die Auto- und Energiewelt verändern, wie es der Mikrochip beim Computer getan habe. Er wusste aber auch, dass das noch viel Zeit braucht – womit er Recht behalten sollte. Statt Strom produzierte die Brennstoffzelle Enttäuschungen: viel zu teuer und zu anfällig. In der Zwischenzeit feierte sie mehrere Comebacks, Honda startete 2008 mit dem FCX Clarity einen Versuchsballon. Das mit Strom aus Wasserstoff angetriebene Modell



erreichte aber nur eine begrenzte Zahl von Kunden in Kalifornien – unter den ersten fünf war auch Filmstar Jamie Lee Curtis (Foto). Nun verstärken viele Autohersteller ihre Forschungsaktivitäten in dem Bereich wieder. Nicht zuletzt wegen der politisch gewollten – und damit lukrativen – Förderung von E-Mobilität. Die „Zeit“ zitiert jedoch eine neue Studie der US-Technologieberatung Lux Research, welche die Erwartungen dämpft. Außer für Nischenanwendungen wie Golfwagen oder Gabelstapler rentiert sich die Technologie zumindest bis 2030 nicht. Warum? Viel zu teuer und zu anfällig. ■

UND DANN WAR DA NOCH

En[er]gie[wende:  
(pol. für unwirtschaftliche  
Förderung von Sparten-  
technologie, ugs. auch  
Lobbypolitik); Konzept der  
Bundesregierung zum  
Atomausstieg. Erhielt nach  
der Reaktorikatastrophe  
von Fukushima im März 2011  
(...)

... die Sprachreise des Begriffs „Energie-wende“. Wie die „Zeit“ berichtete, erobert das deutsche Wort die englische Sprache – das zeige der Blick in die „New York Times“ und „The Economist“. Die Blätter bezeichnen den Plan, auf eine grüne, von erneuerbaren Energiequellen gespeiste Wirtschaft umzustellen, als „German Energiewende“. Kurios ist, dass sich für diese Idee erstmals im Englischen ein Begriff fand. Der US-Physiker Amory Lovins beschrieb 1977 in „Soft Energy Path“ die Option, fossile und nukleare Brennstoffe durch Effizienz und regenerative Quellen zu ersetzen. Lovins' Buch erregte die Aufmerksamkeit des deutschen Umweltaktivisten Florentin Krause. Er und zwei Co-Autoren übertrugen die Idee auf Deutschland, titelten 1980: „Energie-Wende. Wachstum und Wohlstand ohne Erdöl und Uran“. Gut 30 Jahre später sagt die „Energienstudie 2012“ der Deutschen Rohstoffagentur, dass fossile Energieträger noch immer mehr als drei Viertel am Gesamtenergieverbrauch Deutschlands ausmachen. Alles beim Alten also? Zumindest, was den Begriff „Energiewende“ angeht, denn den gibt's schon so lang wie die Brennstoffdiskussion. Und nun kehrt er als Lehnwort an seinen Ursprung zurück.

ZAHL ZUR ENERGIEWENDE

## Unter 1 %

Laut Energiekonzept der Bundesregierung sollte die Sanierungsquote bei alten Heizungsanlagen und der Gebäudedämmung 2 Prozent betragen. Schon vor dem Scheitern der Pläne um die steuerliche Förderung ist sie auf unter 1 Prozent gesunken – und kommt seitdem nicht aus dem Keller.



**BADEN-WÜRTTEMBERG**

**HIER  
ENDET DER  
FREIE  
MARKT!**

# Gesetzlich eingezwängt

TEXT Matthias Schatz

**S**tuttgart wird von der Sonne verwöhnt. Laut deutschem Wetterdienst erreichen die Strahlen des Zentralgestirns im Schnitt für knapp 1.700 Stunden pro Jahr den Boden der Landeshauptstadt von Baden-Württemberg, ohne von Wolken abgeschwächt zu werden – im Bundesgebiet sind es im Mittel 150 Stunden weniger. Noch intensiver als im Talkessel sind sie naturgemäß in den höheren Lagen der Schwabenmetropole, etwa im Stadtteil Vaihingen. Dort steht in einem Industrieviertel die Zentrale der Scharr KG. Doch für den mittelständischen Energiehändler und Anlagenbauer scheint die Sonne seit rund zwei Jahren nicht mehr so häufig, jedenfalls aus geschäftlicher Sicht.

## Strenger als das Bundesgesetz

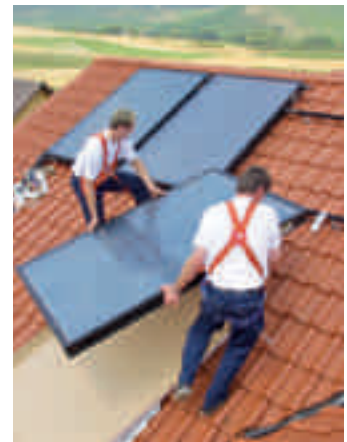
Der Landtag im Tal hat Teile der Firma mit ihren rund 500 Mitarbeitern gewissermaßen in den Schatten gerückt, und zwar mit dem „Gesetz zur Nutzung erneuerbarer Wärmeenergie“. Demnach müssen seit 2010 auch in bestehenden Gebäuden 10 Prozent der Energie für Heizung und Warmwasser aus erneuerbaren Trägern gewonnen werden. Umzurüsten ist bei der Modernisierung einer veralteten oder dem Austausch einer defekten Anlage. Mit dieser Zwangsmaßnahme geht Baden-Württemberg als einziges Bundesland über die bundesweite Regelung hinaus. Die sieht nämlich keine Nutzungspflicht für Bestandsgebäude vor. „So sollte der Einsatz erneuerbarer Energien vorangetrieben werden. Erreicht worden ist aber das genaue Gegenteil“, empört sich Markus König, der die Wärmesparte der Scharr KG führt. Statt zu steigen, stagniere die Zahl der Modernisierungen

**Es sollte den Einsatz erneuerbarer Energien, insbesondere der Sonnenkraft, vorantreiben. Doch das baden-württembergische „Gesetz zur Nutzung erneuerbarer Wärmeenergie“ erreicht genau das Gegenteil. Hauseigentümer sträuben sich gegen Zwangsmaßnahmen und scheuen davor zurück, ihre Heizanlagen zu modernisieren. Dabei sind viele offen für erneuerbare Energien.**

von Heiz- und Warmwasseranlagen in seinem Unternehmensbereich, dessen Kunden vorwiegend im Großraum Stuttgart angesiedelt sind. In ganz Baden-Württemberg sank die Quote der Modernisierungen von Heizanlagen laut Erhebungen der Schornsteinfeger im Jahr 2010 von 12,4 auf 5 Prozent.

## Bund fordert Prüfung

Selbst der Erfahrungsbericht des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft in Stuttgart weist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt für den Zeitraum von Januar bis Juli 2010 nur eine sehr geringe Zahl an Erneuerungen für Baden-Württemberg aus. Ministeriumssprecher Ralf Heineken erklärt dazu, diese Datengrundlage sei „nicht sehr breit“, da sie nur die ersten Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes umfasse. Eine präzise Erhebung über die „Modernisierungslust einschließlich 2012“ gebe es nicht und eine negative Wirkung lasse sich somit nicht belegen. Das Bundesumweltministerium ist sich da allerdings nicht so sicher. So heißt es in



Zwang auf dem Dach: Eigenheimbesitzer müssen in Baden-Württemberg nach dem Tausch eines Heizkessels 10 Prozent der Wärmeenergie aus erneuerbaren Quellen beziehen – so will es das Gesetz.





**Dieter Bindel**, 53, ist Vorsitzender des Verbands „Gebäudeenergieberater, Ingenieure, Handwerker“ in Baden-Württemberg. Zudem ist er stellvertretender Vorsitzender des Bundesverbands, dessen Ziel es ist, unabhängige und neutrale Energieberatungen zu fördern und zu vermitteln.

## „Psychologische Hürden“

### Wie wirkt sich nach Ihren Erfahrungen das Gesetz aus?

Es bedeutet eine psychologische Hürde. Vorher haben die Leute uns gefragt, wie sie am besten ihre Heizung auf erneuerbare Energien umstellen. Heute fragen sie meist, wie sie am besten die Vorschriften umgehen können.

### Würde ohne die Vorschrift mehr modernisiert?

Das kann ich mir gut vorstellen. Die Leute sind an sich offen für Heizungssanierungen und auch für Umstellungen, aber sie wollen sich nichts vorschreiben lassen. Außerdem gibt es so viele Ausnahmeregelungen. Schon von daher könnte man das Gesetz eigentlich abschaffen.

### Was raten Sie Betroffenen?

Hauseigentümern empfehle ich eine ganzheitliche Beratung, in der sowohl der Klimaschutz als auch wirtschaftliche Aspekte und die Lage des Hauses berücksichtigt werden. Für ein Haus, das am Wald steht, eignet sich beispielsweise eine Solaranlage eher nicht. Jeder Sanierungsfall im Gebäudebestand ist anders, pauschale gesetzliche Verpflichtungen sind da eher hinderlich. Händler und Handwerksbetriebe sollten aber – wie stets – mit der Zeit gehen und sich langfristig auf neue Technologien einstellen.

## „Die Sanierung mit moderner Brennwerttechnik muss auf jeden Fall eine Option bleiben.“

Dirk Arne Kuhrt,  
UNITI-Geschäftsführer

dessen „Erfahrungsbericht zum Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz“, der kurz vor Weihnachten vorgelegt wurde: „Insbesondere die Frage, ob die Einführung einer Nutzungspflicht für den Gebäudebestand in Baden-Württemberg zu einem dauerhaften Rückgang der Heizungsmodernisierungsrate geführt hat, bedarf einer genauen Prüfung.“

### „Nicht mit der Brechstange“

Ottmar Wernicke, Vorsitzender des Eigentümerverbandes Haus & Grund in Baden-Württemberg, hält das Gesetz schon jetzt für einen Fehlschlag: „Modernisierungen von Heizanlagen sind seitdem um 60 Prozent zurückgegangen.“ Die Leute

wollten keinen Zwang, dieser führe zu Ausweichbewegungen. Auch Hans-Jürgen Funke vom Verband für Energiehandel Südwest-Mitte hält diesen Ordnungsrahmen für kontraproduktiv. Deswegen hätten andere Bundesländer wie das Saarland Abstand von solch einer Regelung genommen. „Das führt zur Abkehr der Bevölkerung von erneuerbaren Energien“, bestätigt Martin Weisgerber, der die Diskussion im Saarland als Geschäftsführer der dortigen „Landesinnung Sanitär, Heizung, Klima“ erlebt hat. Es habe keinen Dissens gegeben, fossile Energie effektiver zu nutzen und die Erneuerbaren auszubauen. „Aber das geht nicht mit der Brechstange.“

Was Weisgerber im kleinsten deutschen Flächenland infolge des Gesetzesvorhabens erlebt hat, nämlich eine Verunsicherung der Kunden, bereitet jetzt Markus König bei Scharr in Baden-Württemberg Kopfschmerzen. „Insbesondere Eigenheimbesitzer halten sich deswegen bei Modernisierungsmaßnahmen zurück.“ Zumal diese auch viel Geld kosten. Eine thermische Solaranlage mit Heizungsunterstützung für ein Einfamilienhaus mit 130 Quadratmetern Wohnfläche kostet bei Scharr beispielsweise netto rund 11.000 Euro. Diese müssen zusätzlich zur Installation eines neuen Heizkessels aufgewendet werden, die mit rund 6.500 Euro zu Buche schlägt.

„Die Sanierung mit moderner Brennwerttechnik muss auf jeden Fall eine Option bleiben“, mahnt UNITI-Geschäftsführer Dirk Arne Kuhrt. Wo es sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist, solle sie auch mit erneuerbaren Energien kombiniert werden. „Nur so ist die Energiewende im Wärmemarkt in der Breite umsetzbar.“ Durch bessere Technik, Gebäudedämmung und Einsatz erneuerbarer Energieträger ist beispielsweise der Heizölverbrauch zwischen 1993 und 2011 um mehr als die Hälfte gesunken. Dabei hat sich die Zahl der Ölheizungen von rund sechs Millionen in diesem Zeitraum kaum verändert.

Obwohl das Bundesumweltministerium sich über die Wirksamkeit der Nutzungspflicht für Bestandsgebäude in Baden-Württemberg noch nicht schlüssig ist, wird bereits über ähnliche deutsch-



# „Modernisierungen von Heizanlagen sind um rund 60 Prozent zurückgegangen.“

Ottmar Wernicke,

Vorsitzender des Eigentümerverbands

Haus & Grund in Baden-Württemberg, kritisiert das Gesetz – und zeigt mahnend die Folgen.

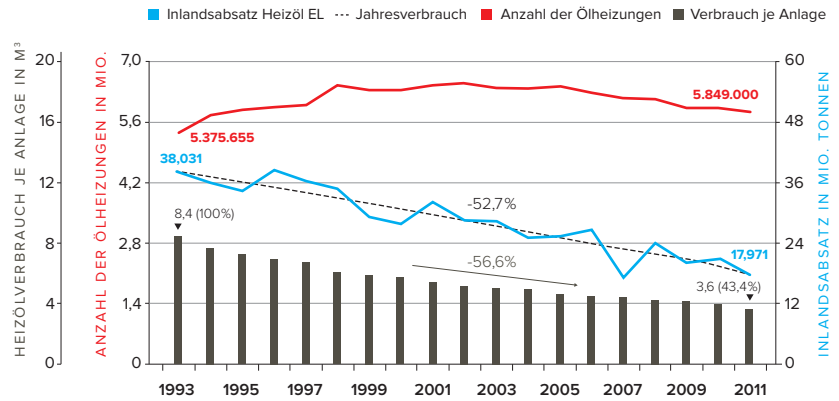
landweite Regelungen nachgedacht, wie aus dem Erfahrungsbericht hervorgeht. Als Option wird darin vorgeschlagen, dass Brennstoffhändler eine Umlage entrichten müssen, sofern sie nicht einen bestimmten Teil an erneuerbaren Energien in Umlauf brächten oder entsprechende Anlagen installierten. Im Endeffekt werden wohl die Verbraucher solche staatlich verordneten Umlagen zahlen, was die Versorgung mit Wärme verteuert und die soziale Schieflage verstärkt.

## Stuttgart erwägt Verschärfung

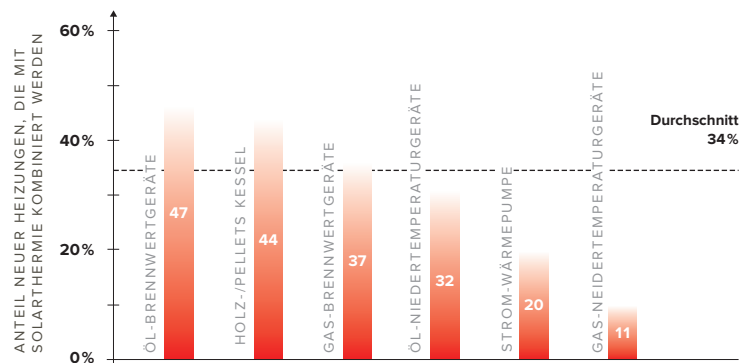
UNITI lehne sowohl eine Zwangslösung wie in Baden-Württemberg als auch eine Umlage ab, sagt Kuhrt. Stattdessen müsse mehr auf Förderung und Anreize gesetzt werden. Ministeriumssprecher Ralf Heineken betont, dass dies nach wie vor erfolge und verweist beispielhaft auf Programme der Landesbank, die vermehrt in Anspruch genommen würden. Kuhrt entgegnet, die von der Politik erwogene steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen wäre das richtige Signal gewesen. „Da sich Bund und Länder dazu aber 2012 nicht durchringen konnten, steigt nun offenbar das Risiko, den deutschen Heizungskellern mit harten gesetzlichen Verpflichtungen und fragwürdigen Umlagemodellen beikommen zu wollen – aus unserer Sicht ein unnötiger Irrweg zulasten der Verbraucher und zum Schaden der Energiewende.“

Allen gegenteiligen Erfahrungen zum Trotz geht die Landesregierung in Stuttgart davon aus, „dass sich das Gesetz positiv auswirkt“, wie Heineken sagt. Man erwäge sogar, den Pflichtanteil an erneuerbaren Energien bei der Heizungsmodernisierung von 10 auf 15 Prozent zu erhöhen. Damit würde die Möglichkeit, dem Gesetz etwa durch den Einsatz von Bioöl zu entsprechen, praktisch entfallen.

„Bei einer Beimischung von 15 Prozent Öl aus nachwachsenden Rohstoffen lässt die Alterungsbeständigkeit der Tanks zu sehr nach“, weiß Markus König – und sieht eine weitere Abkühlung auf die Wärmesparte von Scharz zu kommen. ■



**Erhebliche Effizienzsteigerung** bei der Nutzung von Heizöl EL in den vergangenen 20 Jahren.

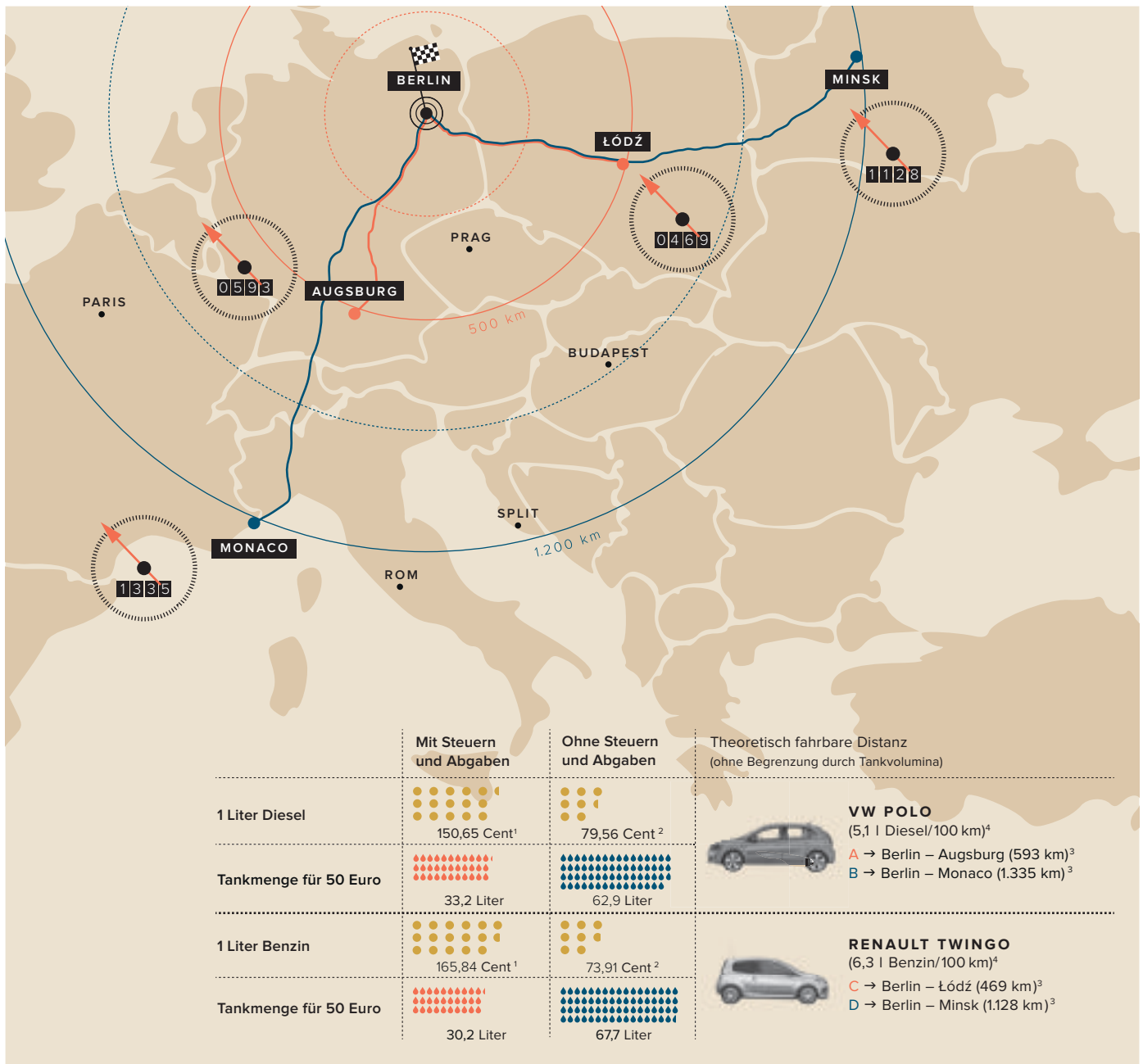


**Es geht auch ohne gesetzlichen Zwang:** Jede zweite neue Öl-Brennwertheizung wird mit einer thermischen Solaranlage kombiniert.

Quellen: ZIV-Bericht 1.5.2012, BAFA April 2012, IWO (oben); IWO Marktforschung 2011 (unten)

## DAS GESETZ

Baden-Württemberg schreibt im „Gesetz zur Nutzung erneuerbarer Wärmeenergie“ als einziges Land vor, auch in bestehenden Gebäuden Energie aus regenerativen Quellen zur Wärmeerzeugung zu nutzen. Dazu zählen Häuser, die vor dem 1. April 2008 errichtet wurden, für die bis dahin der Bauantrag gestellt oder die Bauvorlagen eingereicht worden sind. Im Bestand müssen nach einer Modernisierung der Heizungsanlage mindestens 10 Prozent des jährlichen Wärmebedarfs aus erneuerbaren Energien gedeckt werden. Ist die Anlage aufgrund eines Defekts zu wechseln, ist der Vorschrift binnen von zwei Jahren nachzukommen. Die Auflage ist erfüllt, wenn eine solarthermische Anlage genutzt wird. Alternativ können fossile Brennstoffe mit einem Anteil von 10 Prozent Biogas oder -öl verwendet werden. Unter bestimmten Bedingungen werden auch Wärmepumpen, Dämmungen und Kraft-Wärme-Kopplung anerkannt.



Quellen: <sup>1</sup> MWV, Bruttopreis an der Zapfsäule, <sup>2</sup> MWV, Produktpreis + Deckungsbeitrag (u.a. Transportkosten, Lagerhaltung, Bevorratung, Verwaltung, Vertrieb, Kosten für Biokomponenten und Beimischung), <sup>3</sup> laut google maps, <sup>4</sup> Spritmonitor.de, unterstellter Verbrauch

## SEK Doppelte Strecke ohne Steuern

### o – SPRITPREIS VON ABGABEN BEFREIT IM REICHWEITENTEST

20 – **Zum Jahreswechsel beklagte der ADAC, das teuerste Tankjahr aller Zeiten hinter sich gebracht zu haben.** Der Liter E10 kostete im Schnitt 1,598 Euro – und damit 7,6 Cent mehr als 2011. Für Diesel legten Autofahrer mit durchschnittlich 1,478 Euro 6,7 Cent mehr auf den Tisch als im Vorjahr. Mit den Mineralölhändlern ist der Schuldige schnell ausgemacht.

40 – Doch so einfach ist es nicht, wie die Abbildung oben zeigt. Hätten Sie gewusst, wie groß der Reichweitenunterschied ist, wenn man den Kraftstoffpreis von allen Steuern und Abgaben entlastet? Übertragen Sie die Rechnung doch einmal auf Ihren Standort. —



## Tank & Rast – die Nr. 1 an deutschen Autobahnen.

Kundenwünsche werden immer individueller. Auch, wenn es um die Pause geht. Oberstes Ziel von Tank & Rast ist es daher, jedem Gast mit bestem Service und attraktiven Angeboten seine Wünsche zu erfüllen und die Pause so angenehm wie möglich zu gestalten. Und das in ganz Deutschland: Unsere rund 720 Tankstellen, Raststätten und Shops stehen den Autobahn-Reisenden sieben Tage die Woche rund um die Uhr zur Verfügung.

Unsere starken Marken.



## Herzlich willkommen zu bestem Service.

Lassen Sie es sich bei uns gut gehen. Ob Sie etwas essen, einkaufen, Ihr Baby wickeln oder eine saubere und hygienische SANIFAIR Toilette nutzen wollen, wir sind gerne für Sie da. Erholen Sie sich bei uns für eine sichere Weiterfahrt.

Wir freuen uns auf Sie!



**Autobahn Tank & Rast**

[www.tank.rast.de](http://www.tank.rast.de) • [www.serways.de](http://www.serways.de) • [www.sanifair.de](http://www.sanifair.de)



## Die Wolf Sonnenheizung – Energiesparen und Klimaschutz serienmäßig!



Gas/Öl-Brennwertkessel

Wärmepumpe

Schichten-  
speicher

Sonnen-  
kollektor

**Plus:** Die ideale Ergänzung zur Sonnenheizung  
Comfort-Wohnungs-Lüftung CWL Excellent



**Die Wolf Sonnenheizung:** eine perfekt abgestimmte Kombination aus Schichtenspeicher, Solarkollektoren, Solarsteuerung, einem Öl-/Gasbrennwertgerät, einem Biomassekessel oder einer Wärmepumpe. Ein äußerst effizientes Energiesparsystem aus einer Hand!

Mehr Infos unter: [www.wolf-heiztechnik.de](http://www.wolf-heiztechnik.de)

**Wolf GmbH,**  
Industriestr. 1, 84048 Mainburg  
Tel.: 08751/74-0, Fax: 08751/74-1600

**WOLF**

Energiesparen und Klimaschutz serienmäßig



# Spar-Dose.

**Einfach günstiger fahren: Westfalen-Autogas.**

Tun Sie sich und Ihren Kunden was Gutes: Erweitern Sie Ihr Angebot. Um Westfalen-Autogas. Ihre Kunden sparen: Rund 50 Prozent im Vergleich zu Super. Dass Autogas außerdem besonders umweltverträglich und motorschonend ist, macht das Sparen noch schöner.

Jahr für Jahr werden deshalb in Deutschland mehr Fahrzeuge auf Autogas umgerüstet. Entsprechend steigt die Nachfrage. Verpassen Sie diese Chance nicht. Steigen Sie jetzt mit ein.

**Infos zur Anlagenerrichtung und Autogasversorgung? – Rufen Sie uns an, schreiben, faxen oder mailen Sie.**

Energie mit der  
Sie rechnen können

Westfalen AG · Westfalengas · 48136 Münster  
Fon (kostenfrei) 0 800/776 726 4 · Fax 02 51/6 95-1 29  
[www.westfalengas.de](http://www.westfalengas.de) · [service@westfalengas.de](mailto:service@westfalengas.de)