

5. If.E-Betriebsrätekonferenz

Essen, 4.Mai 2017

Michael Vassiliadis

Vorsitzender der IG BCE

Vorsitzender des Innovationsforums Energiewende e. V.

Innovation und Stabilität

Voraussetzungen für eine erfolgreiche Energiewende

Sehr geehrte Mitglieder des Bundestages
und der Landtage,
sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

Betriebsräte und ihre Wähler, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus der Energiewirtschaft und aus den energieintensiven Industriebranchen, sind entscheidende Akteure und zugleich auch Hauptbetroffene der Energiewende. Sie machen die Energiewende. Sie entwickeln und produzieren die dazu dringend benötigten Produkte und Verfahren.

Über diese Innovationen haben Sie heute viel gehört. Betriebsräte und Management kennen die Wirklichkeit der Energiewende. Sie kennen die Investitionsplanung ihrer Unternehmen ebenso wie Interessenausgleich und Sozialpläne. Und sie machen sich Sorgen.

In diesen unsicheren Zeiten sind verlässliche und stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen von entscheidender Wichtigkeit.

Eine sichere und wettbewerbsfähige Energieversorgung bildet eine Grundlage, die nicht wanken darf.

Die Energieversorgung muss sich nach wie vor nach dem energiepolitischen Dreieck aus wettbewerbsfähigen Preisen, Umweltschutz und vor allem Versorgungssicherheit richten. Das ist elementar für die industrielle Leistungsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland. Ohne wettbewerbsfähige und sichere Stromversorgung wird es keine stromintensive Produktion bei uns geben.

Davon betroffen sind etwa 1 Million Arbeitsplätze in der Energiewirtschaft und energieintensiven Industrie, auf denen die Grundlagen für die Wertschöpfungsketten in unserem Land erarbeitet werden.

Wer diesen Zusammenhang ignoriert und Einzelinteressen verfolgt, schadet allen.

Es ist Zeit für Realismus in der Energiepolitik:

Das beginnt mit Vorrang für Versorgungssicherheit.

Der Bezugsrahmen für uns bleibt der EU-Binnenmarkt für Elektrizität.

An dessen Tatsachen wird keine nationale Regierung vorbeikommen:

In den nächsten 10 Jahren werden

in unseren Nachbarländern und bei uns Kernkraftwerke und Kohlekraftwerke mit einer Gesamtleistung von 50 bis 90 Gigawatt vom Netz gehen.

Durch Wind- und Sonnenenergie ist gesicherte Leistung nicht darstellbar.

Schon mit diesen wenigen klaren Fakten ist die energiewirtschaftliche Notwendigkeit von Kohle- und Gaskraftwerken für die Versorgungssicherheit in Deutschland und Europa erwiesen.

Deutschland und die EU müssen rechtzeitig einen Strommarkt gestalten, der dem Rechnung trägt.

Sie sollten sich dabei nicht an Großbritannien orientieren,

wo am 21. April erstmals alle Kohlekraftwerke stillstanden -

was von angeblichen Energieexperten auch in Deutschland bejubelt wurde.

Denn die britischen Großhandels-Strompreise sind mangels Kohle so hoch, dass es dort de facto keine stromintensiven Industrien mehr gibt.

Den Klimaschutz habe ich dabei nicht vergessen.

Ich akzeptiere die Ziele für 2050 unter der Prämisse, dass in der nächsten Legislaturperiode vor dem Hintergrund der Entwicklung der letzten Jahre keine Zwischenziele starr geplant werden.

Denn die Kopplung der Stromwende mit den Bereichen Verkehr und Wärme zur Energiewende hat bisher nicht einmal ansatzweise stattgefunden.

Mit Kosten von etwa 700 Milliarden Euro und einem riesigen Umverteilungs- und Subventionssystem wurde bisher lediglich erreicht, dass wir mit erneuerbaren Energien ungefähr so viel elektrische Arbeit erzeugen wie die Kernkraftwerke in Deutschland bis 2011.

Die lieferten vor Fukushima 136 Terrawattsstunden, die Erneuerbaren erarbeiteten 2016 gerade einmal 191 von 648 Terrawattsstunden Bruttostromerzeugung.

Von 2006, als das deutsche Klimaziel für 2020 aufgestellt wurde, bis 2013 spielte CCS eine große Rolle als Hoffnungsträger für Treibhausgasminderung – bevor es am Ende der schwarz-gelben Koalition beerdigt wurde.

Nach damaligen Szenarien waren fast alle konventionellen Kraftwerke ab 2030 mit CCS ausgerüstet.

Nichts davon wurde Wirklichkeit, stattdessen gilt heute ein CCS-Verhinderungsgesetz.

Aus solchen Gründen wird das deutsche Klimaziel für 2020 verfehlt werden.

Und eben deswegen dürfen starre Ziele für 2030 und 2040 heute nicht aufgestellt werden. Genauso wenig helfen immer beliebter werdenden Rechenspielchen mit CO₂-Budgets.

Zum Beispiel die sogenannte „Studie“ einer neuen Strategieberatungs-GmbH aus Berlin, die es im April schnell bis in die Tagesschau und in Ministerreden schaffte mit der markigen Behauptung, Deutschland habe das CO₂, das ihm für dieses Jahr zustehe, schon am 3. April verbraucht. Warum nicht gleich am 1. April?

Dahinter steht ein verblüffend simpler Dreisatz: Das globale Treibhausgas-Budget wird bis 2050 unter Berufung auf alte Zahlen des Wissenschaftlichen Beirates für Globale Umweltveränderungen von 2009 auf 750 Milliarden Tonnen festgesetzt. Der deutsche Anteil soll daran 9 Milliarden Tonnen betragen, begründet mit einer gleichen Zuteilung pro Kopf der Weltbevölkerung. Dann werden die 9 Milliarden Tonnen einfach durch die 41 Jahre von 2010 bis 2050 geteilt und auf 220 Mio. Tonnen pro Jahr gerundet. Dem wird der geschätzte Verbrauch von 861 Mio. Tonnen für 2017 gegenübergestellt, also seien die 220 Mio. Tonnen am 3. April verbraucht.

Wenn man auf der Klimakonferenz in Paris ebenfalls so einfach gerechnet hätte, hätte man sich auch dort viel Zeit und Nachdenken sparen können.

Tatsächlich wurde dort von den Staaten der Welt beschlossen:

In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts soll ein Gleichgewicht erreicht werden zwischen dem menschengemachten Ausstoß von Treibhausgasen und der CO₂-Bindung durch sogenannte Senken, das sind etwa Wälder, aber auch unterirdische Kohlenstoffspeicher.

Von Grünen und NGOs, aber auch von wissenschaftlichen „Instituten“, wird trotzdem gerne und immer wieder die Forderung nach „Emissionsbudgets“ für Staaten oder Industriezweige in die Debatte geworfen. Ich befürchte, dass solche Forderungen auch im Bundestagswahlkampf gerne diskutiert werden dürften. Auch dagegen möchte ich auf die Realität verweisen: In Deutschland und international bestehen zwar politische Zusagen, Emissionsziele in bestimmten Stichjahren einzuhalten. Aber es gibt keine politischen Beschlüsse für anthropogene Emissionsbudgets, weder im Pariser Klimaschutzabkommen, noch in der EU oder in Deutschland. Die Überführung des Pariser 2-Grad Ziels in ein nationales oder gar sektorales Emissionsbudget entbehrt nicht nur jeglicher politisch-rechtlichen Grundlage, sondern ist darüber hinaus auch naturwissenschaftlich nicht gesichert ableitbar. Tatsächlich wird über das Thema „fairer Emissionsbudgets“ versucht, eine Schuld- und Sühne-Diskussion zu eröffnen, um mit deren Hilfe das politische Ziel des Kohleausstiegs ungeachtet seiner wirtschafts- und sozialpolitischen Konsequenzen durch Inanspruchnahme einer höherwertigen Moral zu rechtfertigen. Übrigens ist auch das im EU-ETS realisierte System grenz- und jahresüberschreitend handelbarer Emissionsrechte unvereinbar mit starren nationalen oder sektoralen Budgets.

Nicht nur mit Zahlen, auch mit Begriffen wird gerne gespielt.

Unter anderem im Klimaschutzplan der Bundesregierung wird Treibhausgas-Neutralität überwiegend mit Dekarbonisierung gleichgesetzt, also mit dem ersatzlosen Verzicht auf Kohle, Öl und Gas. International hingegen schließt Treibhausgas-Neutralität eine weitere Nutzung fossiler Energien ein, wenn die dadurch entstehenden Emissionen durch Technologie neutralisiert werden.

Das heißt, international bestehen mehr Optionen zur Gestaltung der Energiewende durch den forcierten Einsatz von Technologie.

Technologie-Optionen für Treibhausgas-Neutralität sind z.B.:

- Carbon Capture and Storage-Technologien,
- industrielle Nutzung von Kohlendioxid, zunächst aus prozessbedingten Emissionen

- und später durch Luftzerlegung Nutzung des in der Erdatmosphäre befindlichen Kohlendioxids,
also negative CO₂-Emissionen, geplant für die zweite Jahrhunderthälfte
- verstärkte Wiederaufforstung.

Der letzte Bericht des Weltklimarates nennt noch eine Vielzahl weiterer technologischer Optionen, die zu negativen Emissionen führen können und die notwendig sind um das 2-Grad-Ziel zu erreichen.

Statt Planvorgaben ohne Rücksicht auf Realitäten brauchen wir eine nüchterne, transparente und technologieoffene Debatte möglicher Treibhausgas-Vermeidungshebel und ihrer Kosten. Und dann müssen wir die effizientesten einsetzen, z.B. in der energetischen Gebäudesanierung.

Ohne technische, soziale und wirtschaftliche Innovationen wird das nicht gelingen. Wir müssen am Standort Deutschland technologische Innovationen für die kommenden Jahre erarbeiten, mit denen die Energiewende gelingt und zu einem sinnvollen und erfolgreichen deutschen Beitrag zu den Klimazielen und Maßnahmen werden kann, die auf der COP 21 in Paris verabredet wurden.

Die „Erneuerbaren“ werden immer abhängig von Wind und Sonne sein – mit den extremen Leistungsschwankungen, die wir schon kennen. Wir müssen uns mehr Gedanken über die Alternativen zu den „Alternativen“ machen.

Der Strommix der Zukunft benötigt auch revolutionäre Hochtechnologie, wenn er eine sichere Versorgung gewährleisten soll. In Projekte wie die künstliche Fotosynthese, Power-to-X oder die Kernfusion stecken Länder außerhalb Europas teils Milliardensummen. Ich freue mich, dass Prof. Kurz vom Institut für Anorganische und Analytische Chemie in Freiburg heute hier ist und die Forschungsperspektiven zur künstlichen Fotosynthese zu Unternehmensstrategien und Zukunftstechnologien näher vorstellt.

Wir werden uns gehörig anstrengen und die Forschung in solchen Hochtechnologiefeldern vorantreiben müssen, wenn uns andere nicht den Rang ablaufen sollen.

Wir brauchen eine bessere Förderung von Leuchtturmprojekten in der Energieforschung. Das werden wir auch der kommenden Bundesregierung und der für 2018 geplanten Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Regionalentwicklung“ ins Lastenheft schreiben.

Wir müssen die Energiewende in eine soziale, ökonomische und ökologische Innovationsstrategie so integrieren,

dass dabei weder Arbeitnehmer noch die Volkswirtschaft überfordert werden.

Wir brauchen ein realistisches Vorgehen, das den Fokus auf die reale internationale CO₂-Minderung legt und eine Verlagerung von Emissionen strikt verhindert:

- ein stärkeres Commitment aller Unterzeichnerstaaten des Pariser Abkommens in Form konkreter Maßnahmen in allen Ländern
- ein Monitoring der tatsächlichen Umsetzung der angekündigten „national determined contributions“ zu den Zielen der COP 21, besonders der Staaten wichtiger Wettbewerbsregionen der deutschen Wirtschaft
- eine dauernde Rückkopplung dessen, was in anderen Ländern wirklich geschieht, mit der Umsetzung der europäischen und deutschen Ziele und ihrer Kosten sowie
- funktionierende internationale Kooperation bei der Treibhausgas-Emissionsminderung, insbesondere bei der Globalisierung des Emissionshandels

Sonst ist abzusehen, dass es auch nach 2020 keinen globalen CO₂-Preis geben wird.

Die aktuellen energiepolitischen Aussagen der neuen amerikanischen Regierung weisen das deutlich aus. Dann wäre auch nicht mehr zu erwarten, dass Russland, Indien und ähnliche Staaten ihre Industrien ernsthaft einem solchen System verpflichten.

Damit würde eine wesentliche Prämisse für das wettbewerbsfähige Funktionieren der deutschen Energiewende entfallen. Denn das Argument, dass die Bundesrepublik vorangehen muss und der Rest der Welt automatisch folgt, hat sich als falsch herausgestellt. Die sehr hohen Kosten der Energiewende in Deutschland, die sich im Moment auf etwa 30 Milliarden Euro im Jahr belaufen, sind für die meisten anderen Länder nicht darstellbar.

Anrede,

Das Innovationsforum Energiewende ist von Beginn an für eine Energiewende eingetreten ist, die auf Technologie und Innovation beruht.

Wir haben immer wieder auf Fehlentwicklungen hingewiesen haben – beispielsweise in der ungerechten Finanzierung und der ineffizienten Förderung der Erneuerbaren Energien.

Wir sehen die Energiewende nicht als ökologische Traumfabrik, sondern als ein Mega-Projekt, das im sozialen Alltag und in der wirtschaftlichen Realität ideologiefreie Vernunft und größte Aufmerksamkeit verlangt.

Aus dieser Perspektive blicke ich heute auf die Energiewende und stelle immer wieder fest:

Es mangelt an ernsthafter Auseinandersetzung mit den richtigen, mit den entscheidenden Themen.

Nehmen wir für einen Moment an, Deutschland könnte tatsächlich auf Kernkraft und Fossile verzichten, weil die Erneuerbaren den Bedarf decken und Netze und Speicher endlich ausreichen. Dann wären aber noch immer nicht die politisch gesetzten Klimaziele erreicht. Das wäre die Stromwende, aber nicht die Energiewende.

Wenn man die großen Sektoren Mobilität und Wohnen dazu nimmt, dann wissen wir schon heute: Treibhausgasneutralität bedeutet, dass der Verbrennungsmotor mit Treibstoff aus Mineralöl und die Gasheizung durch elektrische Energie ersetzt werden sollen.

Langsam werden dann auch die Ausmaße der Energiewende klar - und ihre Wirkungen auf Lebensverhältnisse. Was heute gerne und scheinbar neutral als „gesellschaftliche Transformation“ beschrieben und diskutiert wird,

- das ist ein Landschaftsbild, das durch Windenergie-Anlagen und Fotovoltaik-Module geprägt wird.
- das ist der weitgehende Verzicht auf individuelle Mobilität, wie sie das Auto bislang ermöglicht hat.
- das ist das Ideal der vegetarischen Ernährung, jedenfalls ohne täglich Schnitzel und Kotelett.

Fleischfasten hätte sicher in dem einen oder anderen Fall Vorteile. Aber als klima- und energiepolitische Strategie halte ich eine solche Orientierung – gelinde gesagt – für nicht ausreichend. Dafür aber anmaßend gegenüber der großen Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger.

Dass die Ausstiegs- und Verzichtstheorien bislang unter ökologischen Eliten zu anregenden Diskussionen führen, hat viel damit zu tun, dass dabei immer gerne über andere geredet wird. Über die Menschen, für die Verzicht kein entlastendes Weniger und mehr Lebensqualität bedeutet, sondern ganz einfach weitere Einschränkung.

Ich will etwas anderes, nämlich eine Energiewende, die in der Breite der Gesellschaft akzeptiert wird, weil sie sozial, wirtschaftlich und ökologisch ausgewogen und vernünftig ist.

Anrede,

Wir sind heute in Nordrhein-Westfalen.

Einem Land, aus dessen Geschichte sich lernen lässt, dass Strukturwandel nicht über uns kommen muss wie ein Unwetter. Er lässt sich gestalten – zum Wohl aller.

Ich betone das deshalb, weil wir in den kommenden Jahren vor strukturellen Herausforderungen stehen, die weit größere Folgen haben könnten als das Ende des Steinkohle-Bergbaus - wenn wir uns nicht rechtzeitig dafür rüsten.

Die Rede ist von Deutschlands wichtigstem Wirtschaftszweig, der Mobilitätswirtschaft.

Die gesamte Wertschöpfungskette wird in den kommenden Jahren „auf links gedreht“:

- in der Antriebstechnologie,
- durch die Digitalisierung der Fahrzeuge –
- und durch neue, finanzstarke Wettbewerber aus der IT-Branche.

Warum uns im Innovationsforum Energiewende das auf unserer Betriebsräte-Konferenz umtreibt?

Weil 150.000 bis 200.000 Beschäftigte aus unseren Branchen Teil dieser Wertschöpfungskette sind.

- In der Chemie,
- in der Kautschukindustrie,
- in der Kunststoffverarbeitung.

Es gibt kein Fahrzeug, das nicht mit Komponenten unserer Zulieferer ausgestattet wurde.

Sie zählen zu den Innovationstreibern und CO₂-Sparern der Branche:

- mit rollwiderstandsoptimierten Reifen,
- mit Leichtbau-Kunststoffen,
- mit Lacken, die helfen Benzin zu sparen.

Mehr als zwei Drittel der Wertschöpfung in einem Fahrzeug kommen heute von den Zulieferern.

Noch höher ist ihr Anteil an den Innovationen.

Die Energiewende in der Mobilitätswirtschaft ist nur noch eine Frage der Zeit - und zwar von Jahren, nicht von Jahrzehnten.

Die gesamte Branche arbeitet mit Hochdruck an alternativen Antrieben. Bis 2025 könnte jeder vierte Neuwagen elektrisch fahren.

Das mag nach einem sanften Wandel klingen, ist es aber nicht.

Wir reden hier von der nächsten, spätestens aber der übernächsten Fahrzeuggeneration.

Elektroautos benötigen nur einen Bruchteil der Komponenten, die in Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb verbaut werden.

Ein E-Motor beispielsweise besteht aus 200 Teilen, ein Diesel-Motor aus mehr als 2000.

Es wird also deutlich weniger Aufwand brauchen, die Autos der Zukunft zu bauen.

Und damit deutlich weniger Personal.

Elektrofahrzeuge brauchen

- weder Katalysatoren,
- noch Benzinschläuche,

- noch Kunststoff-Gleichrichter.

Der Strukturwandel in der Industrie betrifft unsere Branchen und unsere Kolleginnen und Kollegen also ganz direkt.

Die Autohersteller haben es vergleichsweise leicht, sich dem Wandel anzupassen.

Im Zweifel ordern sie andere Ware künftig eben anderswo oder produzieren sie gleich selbst – auch um eigenen Mitarbeitern neue Aufgaben zu geben, deren Jobs durch den Wandel absehbar wegfallen.

Erste Tendenzen in diese Richtung bemerken wir bereits.

Die Leidtragenden sind wieder einmal die Automobilzulieferer.

Sie sind hochspezialisiert und auf wenige Großkunden konzentriert.

Man kann das als Krisengeschrei abtun und abwarten. Man kann der Meinung sein, dass das alles schon nicht so schlimm werden wird.

Unser Stil ist das nicht:

Wir wollen die Dinge so früh wie möglich mitgestalten – um den Wandel sozial ausgewogen zu begleiten.

Schon deshalb werden wir nicht die Hände in den Schoß legen und abwarten.

Deutschland braucht nicht weniger als einen Zukunftspakt für die gesamte automobilen Wertschöpfungskette.

Einen Pakt zwischen Industrie, Sozialpartnern und Politik.

Gemeinsam müssen wir alte Kernkompetenzen wieder zu neuer Stärke führen und neue hinzugewinnen.

Einige Beispiele:

- Deutschland war einst führend in der Batterietechnologie.
Hier haben uns die Asiaten inzwischen den Rang abgelaufen.
Es bedarf einer gemeinsamen Kraftanstrengung, um in Deutschland Batterie- und Zelltechnologie international wettbewerbsfähig produzieren zu können.
Die Batterie ist das zentrale Element eines Elektroautos.
Auf sie entfällt der Großteil der Wertschöpfung. Bei dieser Zukunftstechnologie dürfen wir uns nicht von anderen abhängig machen.
- Gleichzeitig müssen wir Antriebstechnologien rund um Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe vorantreiben.
Sie versprechen ebenfalls ein großes Potenzial.
Dazu bedarf es neben einer Intensivierung der Entwicklungstätigkeit auch einer belastbaren Wasserstoff-Infrastruktur.
So ließen sich auch Stromspitzen aus den „Erneuerbaren“ zur Förderung alternativer

Antriebe einsetzen – ob zur Versorgung großer Batteriefabriken oder für die Herstellung von Wasserstoff.

- Die Entwicklung leichter Bauteile auf Kunststoffbasis muss gefördert werden. In den vergangenen Jahren haben wir gerade im Bereich der Carbon-Werkstoffe gegenüber den USA an Boden verloren. Leicht-Baustoffe sind für Elektroautos von entscheidender Bedeutung - weil sie helfen, ihre Reichweite zu verbessern.
- Wer bei digital vernetzten und bald auch autonom fahrenden Autos führend sein will, braucht die nötigen Fachkräfte und eine funktionierende Infrastruktur. Wir fordern daher eine Bildungsoffensive im IT-Bereich an Schulen und Hochschulen und eine Weiterbildungsoffensive in den Betrieben. Letztere würde helfen, Beschäftigte, deren Aufgaben absehbar entfallen, auf neue Zukunftsjobs vorzubereiten. Gleichzeitig muss die Modernisierung der Mobilfunk-Netze vorangetrieben werden. Nur die Netzinfrastruktur der fünften Generation wird es erlauben, dass Autos auch autonom fahren können.

Herausforderungen dieser Größe werden wir nicht allein schultern.

Es ist deshalb dringend erforderlich, dass wir innerhalb Europas zu abgestimmten Lösungen kommen.

Die anderen EU-Mitglieder sollten daran eigentlich ebenfalls ein großes Interesse haben.

Denn Auto- und Zulieferindustrie dominieren schließlich den gesamten Kontinent.

Ohnehin muss sich Europa beim Ausbau seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit neu aufstellen.

Die bisherigen Programme sind eher auf die Beseitigung regionaler Unterschiede und Agrarfragen beschränkt – und sie laufen noch bis 2020.

Wir brauchen jedoch viel stärker Förderinstrumente, die die Innovationsfähigkeit von Schlüsselindustrien voranbringen.

Mir schwebt ein Zukunftsfonds für Europas Leitindustrien vor.

Er soll Unternehmen mit Investitionsbeihilfen zur Seite stehen, die sich auf neue Geschäftsfelder in der Branche ausrichten.

Wertschöpfung und Innovationskraft müssten dabei natürlich im Unternehmen und in Europa bleiben.

Das wäre ein echter Beitrag zur Stärkung der heimischen Industrie und ihrer Wettbewerbsfähigkeit - und gleichzeitig ein für viele EU-Bürger sofort einleuchtendes Plädoyer für den gemeinsamen Binnenmarkt.

Davon können wir in diesen Zeiten, in denen Protektionisten und Populisten die europäische Idee zerstören wollen, nun wirklich nicht genug haben.