



**VDI-Umfrage:
Was es jetzt für die Energiewende und
den Klimaschutz braucht.**

Dr. Volker Kefer,
Präsident des VDI Verein Deutscher Ingenieure e.V.

Statement zur digitalen VDI-Presskonferenz
12. November 2020, 11:00 – 12:00 Uhr

Es gilt das gesprochene Wort.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer
Pressekonferenz. Die erfolgreiche
Energiewende ist zentral bedeutsam für eine
sichere, umweltfreundliche und wirtschaftlich
erfolgreiche Zukunft. Bei der Umstellung des
bisherigen Energiesystems auf fluktuierende,
erneuerbare Quellen wie Wind und Sonne
spielen Ingenieurinnen und Ingenieure **die**
zentrale Rolle. Denn ohne die Entwicklung
von Innovationen und Technologien geht es
nicht.

Daher hat uns der Blick und die
Einschätzungen unserer VDI-Mitglieder auf
die Energiewende und den Klimaschutz
interessiert. **Ingenieurinnen und Ingenieure**
sind letztlich diejenigen, die die
Energiewende umsetzen. Von der

Entwicklung von Stromtrassen, über den Netzausbau, der Strom und Wasserstoff aus Offshore-Windanlagen in industrielle Zentren leitet, bis hin zur Forschung und Fertigung von Rotorblättern oder dem Bau von Solardachanlagen: Die Aufgaben der Ingenieurinnen und Ingenieure sind essenziell und ungemein vielseitig. Wer sich heute für ein Ingenieurstudium entscheidet, kann zukünftig einen **wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung in allen klimarelevanten Sektoren** leisten.

Allerdings sind natürlich auch politische Entscheidungsträger gefragt. Sie müssen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Technologien für Klimaschutz und Energiewende entwickelt bzw. weitergetrieben werden können. Gerade vor dem Hintergrund ist die Einschätzung der Ingenieurinnen und Ingenieure so wichtig.

Bereits Ende 2019 haben wir unsere VDI-Mitglieder zur Energiewende und zum Klimaschutz befragt. Im Oktober erfolgte eine erneute Befragung, speziell vor dem Hintergrund, inwieweit die SARS-CoV-2-Pandemie die Einschätzungen verändert hat.

An der Dringlichkeit des Themas Umwelt- und Klimaschutz hat die SARS-CoV-2-Pandemie nichts geändert – das sagen 82 Prozent der teilnehmenden Ingenieurinnen und Ingenieure. Sie sehen den **Umwelt- und Klimaschutz** nach wie vor als die **wichtigste Herausforderung für Deutschland**, gleich nach dem Zustand des Bildungswesens.

Umwelt- und Klimaschutz nach wie vor wichtigste Herausforderung

Auf politischer Ebene tun aus Sicht der Ingenieurinnen und Ingenieure speziell die **Bundesregierung und die Bundesländer nicht genug** für den Klimaschutz (68% bzw.

Bund und Länder sowie privat wird zu wenig für Klimaschutz getan

70%). Auch Städte und Gemeinden schneiden hier nicht viel besser ab (66%). Kleinen und mittleren Unternehmen wird ein leicht besseres Zeugnis ausgestellt (60%).

Wenn es um den persönlichen Beitrag geht, den die Teilnehmenden zum Klimaschutz leisten, sind knapp 90% der Teilnehmenden bereit, mehr Geld für den Klimaschutz auszugeben – speziell für energieeffiziente Haushaltsgeräte, Nahrungsmittel und klimafreundlichere Fortbewegungsmittel. Knapp drei Viertel unterstellen aber auch ihren Mitbürger*innen, selbst zu wenig für den Umwelt- und Klimaschutz zu tun.

Dass die deutliche Mehrheit der befragten Ingenieurinnen und Ingenieure der Meinung ist, dass sowohl politisch als auch privat zu wenig getan wird, zeigt noch einmal mehr, dass es eine **zügige gesamtgesellschaftliche**

Energiewende geht zu langsam voran

Anstrengung braucht, um das 1,5-Grad-Ziel noch zu verwirklichen.

Dieser Meinung ist auch der VDI. **Die Novelle des Erneuerbaren Energien Gesetzes enthält beispielsweise nicht genügend Maßnahmen, um die Klimaschutzziele zu erreichen.** Neben dem Ausstieg aus der Kernenergie- und Kohleverstromung müssen parallel auch die Mobilität und die Wärmeversorgung klimaneutral werden. Das erfordert einen beschleunigten Ausbau von Windkraft und Fotovoltaik. Die Ausbauziele angesichts der EU-Pläne, Green Deal und Paris-Abkommen werden nicht ausreichen, zumal über die erforderliche Sektorenkopplung von einem Anstieg der Stromnachfrage auszugehen ist.

Auch die befragten Ingenieurinnen und Ingenieure stützen dies: **Über drei Viertel**

sagen, dass die Energiewende deutlich zu langsam vorangeht, um das Klima zu schützen und das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen. Aus Sicht unserer Ingenieurinnen und Ingenieure sind daher die **schnelle Umsetzung der folgenden Maßnahmen** im Zuge der Energiewende sinnvoll:

- Abbau von klimaschädlichen Subventionen (91%),
- Verknappung der CO₂-Emissionsrechte (84%),
- höhere Besteuerung von besonders klimaschädlichen Produkten (83%),
- und Ausbau der überregionalen Stromnetze (80%).

Die große Mehrheit der Ingenieurinnen und Ingenieure (89%) hält es dabei für absolut **legitim**, wenn im Zuge der Energiewende **einzelne Industriezweige umstrukturiert**

Umstrukturierung von Industriezweigen legitim
--

werden, wie zum Beispiel der Kohlebergbau. Kohle zählt zu den klimaschädlichsten fossilen Energien. Daher ist der Kohleausstieg ein zentraler Baustein für den Klimaschutz. Das sehen auch die befragten Ingenieurinnen und Ingenieure so. Auch wenn betroffene Regionen ihre Industrie komplett neu ausrichten müssen und erst einmal zehntausende Arbeitsplätze wegfallen, spiegelt dieses Umfrageergebnis eine deutliche Akzeptanz für den Kohleausstieg wider. Beste Voraussetzung für die Politik. Allerdings muss sie deutlich den Ausbau der Solar- und Windenergie hochschrauben. Im Solar- und Windenergiezubau gibt es noch zu viele gesetzliche Hürden. Allein die Kohlekraftwerke abzuschalten, reicht nicht aus.

Lassen Sie uns einen Blick auf die Energiewende in der Mobilität werfen. Der

Energiewende in der Mobilität

Verkehrssektor kann durch innovative CO₂-freie Technologien seinen Beitrag zur Energiewende leisten. Neue Technologien erschließen darüber hinaus auch neue Marktpotenziale für den Technologieexport. Bei der Frage, ob die Elektromobilität ein wichtiger Hebel für die Energiewende im Straßenverkehr ist, sind die teilnehmenden Ingenieur*innen allerdings gespalten (50/50). Vor dem Hintergrund, dass die Politik voll und ganz auf die Förderung von Elektromobilität setzt, ist das ein Ergebnis, das einen zumindest nachdenken lässt.

Bei der Beurteilung der Wichtigkeit einzelner Technologien für die **CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich** landen bei den Befragten die **Brennstoffzellenfahrzeuge mit deutlichem Vorsprung auf Platz 1.**

Batteriefahrzeuge sind gleich auf mit sauberen Verbrennungsmotoren, die mit CO₂-neutralen

synthetischen Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels betrieben werden.

Das zeigt uns einmal mehr, dass der Einsatz und die Förderung von Brennstoffzellenfahrzeugen stärker in den Fokus der Politik rücken muss. Gleichzeitig muss ein starker Ausbau der erneuerbaren Energien stattfinden, um die dafür zusätzlich benötigten Energiemengen bereitstellen zu können.

Die begleitenden Maßnahmen für klima- und umweltfreundlichere Mobilität im **Corona-Konjunkturpaket** sind stark ausgerichtet auf Ladesäulen-Infrastruktur und Batteriezellfertigung. Allerdings gibt es noch viel zu wenig Ladesäulen. Die Infrastruktur ist insbesondere für Mieter in den Städten noch weit von einer breiten Lösung entfernt. Brennstoffzellen und auch E-Fuels finden im Konjunkturpaket keine Berücksichtigung,

obwohl diese ebenso wichtige **Eckpfeiler für Nachhaltigkeit, Klimaschutz und die Zukunft unseres Wirtschaftsstandorts** bilden. In der separaten **Wasserstoffstrategie** finden sich auch leider zu **wenig konkrete Hinweise zur Förderung von mit Brennstoffzellen betriebenen Fahrzeugen** zum Beispiel im ÖPNV. Diese wären besonders leicht mit Wasserstoff zu versorgen, denn sie weisen einen regelmäßigen und planbaren Verbrauch auf und benötigen nur wenige Tankstellen. Die Bundesregierung muss schnellstens gleichermaßen für Brennstoffzellen- und Batteriefahrzeuge Anreizsysteme schaffen und Infrastrukturen aufbauen. Neben ihrem Beitrag zum Klimaschutz bietet die Brennstoffzelle für Deutschland darüber hinaus auch noch **große wirtschaftliche Chancen für den Export.**

Einen weiteren Beitrag zur

Treibhausgasneutralität im Bereich Verkehr und Wärme soll die von der Bundesregierung geplante **CO₂-Bepreisung** ab 2021 leisten. Über einen nationalen CO₂-Emissionshandel erhält der Ausstoß von Treibhausgasen beim Heizen und Autofahren einen Preis. Dies zeigt uns, dass der Bund hier auf dem richtigen Weg ist.

Allerdings wird sich der **Preis für Kraftstoffe nicht drastisch erhöhen**. Nach Regierungsplänen wird der CO₂-Preis Benzin und Diesel nur wenige Cent verteuern.

Von der Mehrheit der befragten Ingenieurinnen und Ingenieure wird daher eine Erhöhung der CO₂-Steuer auf Kraft- und Treibstoffe befürwortet (67%, 64% im Vorjahr), da nur so ein steuerndes Preissignal erreicht werden kann.

Ein Indiz dafür, dass die Anreize zum Ausbau der Erneuerbaren Energien voraussichtlich nicht ausreichen werden, weil sie nicht von

deutlich höheren CO₂-Zertifikatepreisen bzw. –Steuern und Abgaben flankiert und ihrerseits mit der EEG-Umlage belastet werden.

Lassen Sie mich noch einmal die zentralen Erkenntnisse zusammenfassen.

1. Die Befragten geben an, dass die Maßnahmen der Bundesregierung zur Erreichung des 1,5-Grad-Ziels eindeutig zu langsam greifen. Schnellerer Ausbau von Wind- und Solarenergie vor dem Hintergrund des Kohleausstiegs ist dringend gefordert.
2. Die Teilnehmenden sehen mehrheitlich nicht batteriebetriebene Fahrzeuge als wichtigste Technologie bei der Verkehrswende. Die Förderung des Brennstoffzellenantriebs müsste viel höher sein.

3. Der Ausbau der Erneuerbaren Energien funktioniert nur mit deutlich erhöhten CO₂-Zertifikatepreisen.

Deutschland ist ein stark exportorientiertes Land. Die Entwicklung neuer Technologien für den Klimaschutz und die Energiewende ermöglicht darüber hinaus auch die Sicherung zukunftsorientierter Arbeitsplätze. Ein erfolgreicher Umbau des Energiesystems ist der Antrieb für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung in Deutschland. Wenn wir nicht jetzt in diese Transformation einsteigen, werden wir für unser Land in Zukunft wesentlich gravierendere und teurere Maßnahmen ergreifen müssen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.