

## **Stellungnahme**

**„Entwurf des Nationalen Reformprogramms 2020“ sowie „Länderbericht Deutschland 2020“ der Europäischen Kommission**

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>I. Zusammenfassende Bewertung .....</b>	<b>3</b>
<b>II. Bewertung ausgewählter Themenkomplexe.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Die wirtschaftliche Lage .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Der deutsche Leistungsbilanzüberschuss .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Investitionen .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Steuer- und Finanzpolitik .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Innovation und Digitalisierung.....</b>	<b>9</b>
<b>6. Recht-, Wettbewerbs- und Verbraucherpolitik.....</b>	<b>12</b>
<b>7. Verkehrspolitik.....</b>	<b>13</b>
<b>8. Energie- und Klimapolitik.....</b>	<b>17</b>
<b>III. Annex.....</b>	<b>20</b>
<b>Über den BDI .....</b>	<b>20</b>
<b>Impressum.....</b>	<b>20</b>
<b>Ansprechpartner .....</b>	<b>20</b>

## **I. Zusammenfassende Bewertung**

1. Die umfassende Analyse der Europäischen Kommission, in der die wirtschaftliche Lage Deutschlands, die Reformanstrengungen Deutschlands und ausgewählte Politikfelder diskutiert werden, und der Entwurf zum NRP 2020 mit der Darlegung aller Maßnahmen der Bundesregierung zur Erfüllung der Empfehlungen aus dem Jahr 2019 stellen eine gute Grundlage für die Diskussion notwendiger weiterer Schritte dar. Erstmals wird auch die Politik zur Einhaltung der Ziele der nachhaltigen Entwicklung der Vereinten Nationen mit in den Semesterprozess einbezogen.
2. Wir teilen weitgehend die Einschätzung der Europäischen Kommission zu den Reformprioritäten sowie zum Umsetzungsstand. Wir werten weitere Anstrengungen Deutschlands zur Erhöhung der Investitionen und zum Abbau von negativen steuerlichen Anreizen für die Erwerbstätigkeit ebenfalls positiv und sehen hier gewisse Fortschritte gegenüber dem Vorjahr. Wir teilen ebenfalls die Auffassung, dass nur geringe Fortschritte in Feldern erzielt wurden, in denen in den länderspezifischen Empfehlungen umfangreiche Reformen empfohlen worden waren. Dies trifft auf die Felder Bildung, Infrastruktur, Steuern und Rentensystem zu. Darüber hinaus sehen wir Schwächen im Bereich der Unternehmensbesteuerung (Höhe und Struktur), die adressiert werden sollten, jedoch 2019 nicht in gleicher Weise adressiert worden sind. Darüber hinaus sehen wir erhebliche Defizite in der deutschen Klimapolitik, in der den Beschlüssen zu sehr ambitionierten neuen Sektorzielsetzungen bislang keinesfalls ebenso ambitionierte Maßnahmenpakete zur Erreichung dieser Ziele gefolgt sind.
3. Zur weiteren Stärkung der öffentlichen Investitionstätigkeit auf allen Ebenen des Staates sollte zudem ein auf zehn oder mehr Jahre angelegtes, breit aufgestelltes Investitionsprogramm in Höhe von etwa 450 Milliarden Euro aufgestellt werden, mit dem die Defizite bei den kommunalen Investitionen, im Verkehrsbereich, in der digitalen Infrastruktur, in der Bildung und in Feldern des Klimaschutzes angegangen werden sollten. Dies ist erforderlich, um die nun gut ein Jahrzehnt lang anhaltenden Investitionsdefizite auf allen Ebenen abzubauen, die öffentlichen Investitionen auf etwa 3,5 Prozent des BIP hochzuführen und über diesen Zeitraum zu verstetigen, Planungssicherheit für öffentliche Träger und private Branchen herzustellen und einen erheblichen Wachstumsimpuls zur Stärkung des sinkenden Potenzialwachstums zu setzen. Erforderlich sind des Weiteren erhebliche Anreize für private Investitionen in den Feldern Klimaschutz, neue Technologien und Bautätigkeit, um die gestiegenen Bedarfe an Wohnungen, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft bei neuen Technologien in Verbindung mit einer nachhaltigen Steigerung der totalen Faktorproduktivität und die erheblichen Anforderungen zur Erfüllung der bestehenden und zukünftig noch schärferen Zielsetzung für die Vermeidung von Treibhausgasen etwa im Gebäudesektor und im Verkehrsbereich erfüllen zu können. Zuletzt sind die Kapazitäts- und Planungsengpässe bei Infrastrukturinvestitionen durch bessere Regelungen anzugehen.

4. Wir teilen jedoch in diesem Jahr weder die zuletzt dargelegte Analyse der wirtschaftlichen Lage der Europäischen Kommission noch die der Bundesregierung (im Entwurf des NRP), da wir eine Belebung der Weltwirtschaft, des Welthandels und weltweiten Investitionstätigkeit zumindest im ersten Halbjahr 2020 und sehr wahrscheinlich auch im gesamten Jahresverlauf auch schon vor Beginn des Ausbruchs der Corona-Epidemie für nicht wahrscheinlich gehalten haben, sondern von einer Seitwärtsbewegung der Weltwirtschaft ausgegangen sind. Seit dem Ausbruch der Corona-Epidemie ist nun überhaupt nicht mehr von einer Belebung auszugehen. Vielmehr teilen wir die Auffassung der OECD, dass sich das weltwirtschaftliche Wachstum um gut einen halben Prozentpunkt verlangsamen wird, der Welthandel (in Mengen) erneut 2020 sinken wird, die Investitionstätigkeit weltweit kaum noch wachsen dürfte und die konjunkturelle Entwicklung in China, aber auch im Euroraum, auch im Fall einer bald eingegrenzten Epidemie deutlich in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Dies dürfte sich aller Wahrscheinlichkeit in einem sehr verhaltenen Verlauf des deutschen Außenhandels und in einem Rückgang der Ausrüstungsinvestitionen niederschlagen, was unserer Ansicht nach bestenfalls für ein Wachstum des realen BIP in diesem Jahr gegenüber Vorjahr von etwa einem halben Prozentpunkt reichen dürfte, was ausschließlich auf den statistischen Überhang in Höhe von 0,1 Prozentpunkten und einen Kalendereffekt in Höhe von 0,4 Prozentpunkten zurückzuführen ist. In kalenderbereinigter Rechnung entspricht dies einer Stagnation der Wirtschaftsleistung. Unsere Einschätzungen unterliegen einer hohen Unsicherheit, da sich die Folgen des Virus zum jetzigen Zeitpunkt nicht umfassend genug beziffern lassen. Bleiben Anzeichen einer wirtschaftlichen Normalisierung in den von der Corona-Epidemie betroffenen Ländern im zweiten Quartal aus, erwarten wir für Deutschland für das Gesamtjahr einen Rückgang der Wirtschaftsleistung.
5. Das gesamtwirtschaftliche Ungleichgewicht, das sich im hohen, wenn auch im Zeitablauf leicht sinkenden Leistungsbilanzüberschuss widerspiegelt, bleibt weiterhin ein Problem der nationalen und internationalen Wirtschaftspolitik. Der Überschuss hat sich zwar aufgrund der im Länderbericht diskutierten Faktoren etwas abgebaut, er bleibt jedoch aufgrund der makroökonomischen Ausrichtung des Gesamtstaats und der Unterlassung potenzieller struktureller Reformmaßnahmen übermäßig. Wir teilen nicht die Auffassung der Bundesregierung, dass sich dies der nationalen Wirtschaftspolitik entzieht, sind aber wohl der Auffassung, dass für die gesamte Eurozone wirkenden Rahmenbedingungen der Geldpolitik und des Wechselkurses eine gewichtige Rolle spielen.
6. Eine weitere Stärkung der privaten Investitionstätigkeit durch regulatorische Rahmenbedingungen und steuerliche Anreize ist in einigen Bereichen zielführend, um das Wachstumspotenzial zu stärken und die außenwirtschaftlichen Ungleichgewichte abzubauen. Auch einige der in den LSEs der Europäischen Kommission dargelegten Maßnahmenpakete zugunsten einer

stärkeren Aktivierung des Faktors Arbeit und zur Verbesserung des Bildungssystems würden dazu beitragen. In der Tat hat die Bundesregierung Arbeitsanreize durch zum Jahresanfang in Kraft getretene gesetzliche Neuregelungen auch gestärkt. Wir enthalten uns im Folgenden aufgrund der primären Verantwortung der BDA bei diesen Themen mit detaillierten Kommentaren zu den zuletzt genannten Themenkomplexen.

7. Auch wären unserer Ansicht nach eine Reform der Unternehmensbesteuerung mit dem Ziel der Absenkung der effektiven Belastung auf 25 Prozent zielführend.
8. Der wirtschaftspolitische Handlungsbedarf bleibt damit insgesamt beträchtlich. Dies betrifft insbesondere die erforderliche Stärkung von Investitionen in Forschung, Entwicklung, Bildung, Innovation, Ausrüstungen und Bauten zur Stärkung des technischen Fortschritts, der Kapitalbildung und letztlich der Beschäftigung. Die stärkere direkte steuerliche Förderung von Bildung, Qualifizierung und Innovation in allen Politikbereichen würde das langfristige Wachstumspotential der deutschen Volkswirtschaft steigern.

## **II. Bewertung ausgewählter Themenkomplexe**

### **1. Die wirtschaftliche Lage**

9. Das Coronavirus und seine weltweite Verbreitung hat derzeit den größten negativen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Mit den Produktionseinbrüchen in China und den Quarantänemaßnahmen einzelner Länder wird deutlich, wie verletzlich die exportorientierte und international arbeitsteilig organisierte deutsche Wirtschaft ist. Folgen der weltwirtschaftlichen Schwäche für Deutschland sind absehbar. Der BDI rechnet für das Jahr 2020 mit einem Rückgang der Exporte von Waren und Dienstleistungen in einer Größenordnung von 0,5 Prozent. Importseitig wird dies einen niedrigeren Bezug von Vorleistungsgütern nach sich ziehen. Wir erwarten aufgrund der noch stabilen Binnennachfrage einen Anstieg der Importe um 0,8 Prozent, so dass in der Summe vom Außenbeitrag ein negativer Wachstumsimpuls in einer Größenordnung von 0,5 Prozentpunkten auf das BIP ausgehen dürfte. Trotz außenwirtschaftlicher Unsicherheiten werden Teile der Binnenwirtschaft weiterhin für Stabilität sorgen. Wir rechnen 2020 wieder mit einem leichten Anstieg der Beschäftigung, vorwiegend bei den sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen, der allerdings geringer ausfallen dürfte als 2019. Wir rechnen für das laufende Jahr mit einem Anstieg der realen Privaten Konsumausgaben um 1,2 Prozent. Beim Staatsverbrauch dürfte der Anstieg mit real 1,8 Prozent höher ausfallen. Der Mix aus schwacher weltwirtschaftlicher Entwicklung, gestiegener globaler Unsicherheit und unterausgelasteten Produktionskapazitäten wirkt sich negativ auf die Investitionsneigung der Unternehmen aus. Finanzierungsseitig bestehen angesichts des weiter anhaltenden Niedrigzinsumfeldes zwar

kaum Probleme, was aber bei fehlenden Perspektiven wenig hilfreich ist. Weil der Grad der Auslastung der Produktionskapazitäten sogar geringer ist als zu Zeiten der Euro-Krise und die inländische Nachfrage nach Investitionsgütern zum Jahresende 2019 so stark zurückgegangen ist wie zuletzt in den Krisenjahren 2008 und 2009, rechnen wir bei den Ausrüstungsinvestitionen mit einem Rückgang um drei Prozent. Für die Bauindustrie dürfte auch das Jahr 2020 ein gutes Baujahr werden. Die Bauunternehmen sind mit einem guten Auftragspolster in das neue Jahr gestartet. Dank niedriger Zinsen ist die Nachfrage nach Wohnraum weiter hoch. Engpässe stellen eher unterbesetzte kommunale Genehmigungsbehörden und die mangelnde Verfügbarkeit von Bauland dar. Durch die Integration von Flüchtlingen und dem Rückgriff auf den europäischen Arbeitsmarkt gelingt es der Bauindustrie bisher noch, die Beschäftigung auszubauen, so dass es nur begrenzt zu Kapazitätsengpässen kommen dürfte. In der Summe erwarten wir bei den Bauinvestitionen einen Zuwachs in einer Größenordnung von 2,5 Prozent. Die Investitionen in sonstige Anlagen (Software, Forschung und Entwicklung) sind erfahrungsgemäß weniger konjunkturreagibel und dürften trendgemäß ebenfalls um 2,5 Prozent steigen.

## 2. Der deutsche Leistungsbilanzüberschuss

10. Die Europäische Kommission stellt richtigerweise fest, dass der deutsche Leistungsbilanzüberschuss ausgehend von seinem Spitzenwert von 8,6 Prozent des BIP im Jahr 2015 bis zum Jahr 2018 auf 7,4 Prozent des BIP gesunken ist, sich zuletzt aber wieder auf einen Wert von 7,7 Prozent des BIP erhöht hat. Bis zum Jahr 2021 erwartet die Bundesregierung einen Rückgang auf 6,5 Prozent. Damit liegt der deutsche Leistungsbilanzüberschuss noch immer über dem Schwellenwert, der ein makroökonomische Ungleichgewicht darstellt. Nicht nachvollziehbar ist, dass aus Sicht der Bundesregierung die Reduktion der Überschüsse kein eigenständiges Ziel der Wirtschaftspolitik ist. Leistungsbilanzüberschüsse sind ein Ausweis dafür, dass das Konsum- und Investitionsniveau im Verhältnis zur gesamtwirtschaftlichen Produktion bei weitem nicht ausgeschöpft wird. Mit anderen Worten, Deutschland konsumiert und investiert unter seinen Verhältnissen, während sich gleichzeitig das Ausland gegenüber Deutschland verschuldet. Allein die Leistungsbilanzüberschüsse der vergangenen fünf Jahre summieren sich auf knapp 1,3 Billionen Euro, was dem Exportvolumen des Jahres 2019 entspricht. Die Investitionsschwäche führt letztendlich dazu, dass Deutschland hierdurch auf künftiges Wachstumspotenzial verzichtet.

## 3. Investitionen

11. Die Investitionsrate Deutschlands ist im Vergleich zu anderen Europäischen Partnern und weltweiten Wettbewerbern weiterhin nur durchschnittlich und

damit zu gering, um das Niveau von Wettbewerbsfähigkeit zu den großen Industrieländern auch nur zu halten. Es besteht sogar die Gefahr, dass Deutschland im internationalen Standortwettbewerb an Boden verliert.

12. Trotz der Bemühungen von Bund, Ländern und Kommunen die öffentlichen Investitionen zu steigern, bleiben die realisierten öffentlichen Investitionen insgesamt noch hinter dem Bedarf zurück, der notwendig wäre, um Infrastrukturlücken, insbesondere im kommunalen Bereich, zu schließen und damit konkurrenzfähig zu bleiben. So stellt der Länderbericht der Europäischen Kommission zu Recht fest:

*Higher public investment would generate positive domestic and cross-border spillovers. Substantially increasing the public investment rate can boost output and employment in both Germany and the rest of the euro area.*

13. Aufgrund der anhaltend hohen Baunachfrage ist das Investitionsverhalten der Privaten zwar positiv und stabil, aber weiterhin zu gering, um etwa das Produktivitätswachstum beschleunigen zu können. Neben dem belebenden Effekt höherer öffentlicher Investitionen, braucht es vor allem eine konsequente Standortpolitik, die direkt an den Nachteilen des Industriestandorts Deutschland ansetzt, um damit gleiche Wettbewerbschancen für die heimische Industrie gewährleisten zu können. Die 136-Punkte umfassende Stellungnahme des BDI zum ersten Entwurf der Nationalen Industriestrategie 2030 setzte daher unmittelbar an den Schwächen des Industriestandorts Deutschland an: An den hohen Energiepreisen, an überzogener Rechtsetzung und Bürokratie, am schleppenden Ausbau und Erneuerung der Infrastruktur, an der schädlichen Steuerpolitik und den fehlenden Fachkräften.
14. Wie die Europäische Kommission sieht auch der BDI keine nennenswerten Fortschritte beim Abbau von Wettbewerbshemmnissen insbesondere bei der Regulierung von wirtschaftsnahen Dienstleistungen und freien Berufen. Auch in diesem Feld sind geeignete Maßnahmen weiterhin dringend notwendig, um den Wettbewerb zu stärken und damit die Produktivitätsentwicklung zu beschleunigen.
15. Der BDI spricht sich für ein langfristig angelegtes Wachstumsprogramm aus, angelehnt an den Vorschlag des Instituts der Deutschen Wirtschaft und des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung. Ziel muss es sein, in die Zukunftsfähigkeit unserer Volkswirtschaft zu investieren: In Bildung, eine leistungsfähige Verkehrs-, Energie- und Digitalinfrastruktur sowie in den Klimaschutz.
16. Damit das Wachstumsprogramm greifen kann, müssen die Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden.
17. Für die Finanzierung der notwendigen Investitionen sollten unter anderem Überschüsse und Umschichtungen in den Haushalten sowie eine Nettokreditaufnahme des Bundes im Rahmen der Regeln der Schuldenbremse genutzt werden. In diesem Rahmen wären jährlich voraussichtlich rund 10 bis

20 Milliarden Euro an zusätzlichen Investitionsvolumina der öffentlichen Hand mobilisierbar. Kurzfristig stehen hohe Reserven des Bundes zur Verfügung.

18. Die Industrie braucht schließlich einen Ausbau der Wachstumsfinanzierung in Deutschland (mit europäischer Erweiterungsmöglichkeit). Denn für die Wachstumsfinanzierung von größeren Investitionen ab 10 Millionen Euro fehlt es an geduldigem Kapital. Die übliche Bindungsdauer von zehn Jahren ist zu kurz für in Deutschland ansässige Branchen und Technologien. Das Engagement von ausländischen Investoren hingegen birgt das Risiko, dass Know-how, Fachkräfte und Firmenhauptsitze den heimischen Standort verlassen. So entsteht ein Exit- oder Verkaufsdruck, der den Technologie- und Innovationsstandort schwächt. Deswegen sieht der BDI einen dringlichen Bedarf zur Einrichtung eines Beteiligungsfonds für Zukunftstechnologien, so wie ihn die Koalition aus CDU/CSU und SPD im November 2019 beschlossen hat.

#### **4. Steuer- und Finanzpolitik**

19. Zu Recht stellt der Länderbericht fest, dass Deutschland auf ein Jahrzehnt kontinuierlichen Wirtschaftswachstums zurückblickt und daher auch von einer vergleichsweise soliden Haushaltslage profitiert. Gleichzeitig sehen wir den Beitrag zur „Stabilisierung von Wachstum und Beschäftigung“ angesichts der strukturellen Wachstumsschwäche in Deutschland als nicht ausreichend an. Aus Sicht des BDI fehlen schon heute öffentliche Investitionen in Höhe von einem halben Prozentpunkt der Wirtschaftsleistung. Dabei sind die Zusatzerforderungen für den Klimaschutz noch nicht berücksichtigt.
20. Auch der Länderbericht der Europäischen Kommission stellt klar, dass das bestehende Steuersystem in Deutschland „nicht ausreichend ist, um ein integratives und nachhaltiges Wachstum zu fördern.“ Die Europäische Kommission stellt weiter fest, dass die Steuereinnahmen in Deutschland weiter angestiegen sind, wobei ein Großteil aus der Besteuerung des Faktors Arbeit stammt, während Steuern, die ein integratives und nachhaltiges Wachstum stärker fördern, wie zum Beispiel Umwelt- und Vermögenssteuern, nach wie vor nicht ausreichend genutzt werden.
21. Der Industrie geht es in erster Linie um höhere privatwirtschaftliche Investitionen. Dazu ist eine Reduzierung der effektiven Steuerbelastung der Unternehmen auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau von maximal 25 Prozent nötig. Derzeit liegt Deutschland mit 30 Prozent deutlich darüber. Die durchschnittliche Steuerbelastung der OECD-Länder beträgt 24,7 Prozent und in der Europäischen Union sogar nur 21,7 Prozent.



22. In Deutschland gab es seit zwölf Jahren keine nennenswerte Steuerstrukturreform mehr mit Entlastungen für die Unternehmen, sondern stattdessen etliche Mehrbelastungen. Eine Einbeziehung der Unternehmen in die Abschaffung des Solidaritätszuschlags, der kontinuierliche Ausbau der steuerlichen Forschungsförderung und strukturelle Modernisierungen des Steuerrechts sind wichtige erste Schritte für eine zukunftsorientierte Steuerpolitik.
23. Insbesondere ist im Zuge der Umsetzung der Anti-Steuervermeidungsrichtlinie (ATAD-Umsetzungsgesetz) die Anpassung der Niedrigsteuersatzgrenze an den Körperschaftsteuersatz auf 15 Prozent jetzt dringend notwendig. Damit würden auch unzumutbare Erklärungsspflichten und eine Benachteiligung von Auslandsinvestitionen verhindert.
24. Gleichzeitig muss die Thesaurierungsbegünstigung für Personenunternehmen (§ 34a EStG) praxistauglich nachgebessert werden. Insbesondere gilt es, Belastungsgleichheit für Kapital- und Personengesellschaften herzustellen. Dazu muss unter anderem die Anrechnung der Gewerbesteuer auf die Einkommensteuer verbessert werden (§ 35 Abs. 1 EStG).
25. Darüber hinaus muss noch in diesem Jahr ein Gesetzgebungsverfahren zur Modernisierung des Unternehmenssteuerrechts eingeleitet werden, mit dem strukturelle Mängel des Unternehmenssteuerrechts beseitigt und weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung der Gewerbesteuer (Abbau der ertragsunabhängigen Elemente bei der gewerbesteuerlichen Hinzurechnung, Wiedereinführung des Betriebsausgabenabzugs bei der Gewerbesteuer) umgesetzt werden, um das Ziel einer Steuerbelastung der Unternehmen von maximal 25 Prozent zu erreichen.

## 5. Innovation und Digitalisierung

26. Der Länderbericht der Europäischen Kommission 2020 kritisiert zu Recht die weiterhin mangelhafte Verfügbarkeit leistungsfähiger digitaler Infrastruktur für den Industriestandort Deutschland. Die Kommission betont richtig, dass lediglich kleinere Fortschritte zu verzeichnen sind, denen größere Anstrengungen zeitnah folgen müssten. Insbesondere betont die Europäische Kommission, dass gerade die schlechte Versorgung im Gigabitbereich ein zentraler Grund ist, der Deutschland an einer digitalen Spitzenposition innerhalb der EU hindert. Im Festnetzbereich verweist die Europäische Kommission zu Recht auf fehlende Glasfaseranschlüsse vor allem in ländlichen Regionen. Die Bundesregierung nimmt sich dieser akuten Problematik an und zielt auf eine besondere Unterstützung im Bereich der "weißen Flecken", im Bereich der Gewerbegebiete, Schulen und Krankenhäuser. Der BDI begrüßt dies ebenso wie die Entscheidung der Bundesregierung nur noch den Gigabitausbau (Glasfaser) zu fördern. Der BDI fordert in diesem Zusammenhang, dass langwierige und aufwändige Antrags- und Genehmigung auf kommunaler Ebene für Wegerechte, Standorte und

Baustellen vereinfacht und standardisiert werden. Dabei muss das Thema Fachkräftemangel immer mitgedacht werden.

27. Mit Blick auf den dringend erforderlichen Mobilfunkausbau äußert sich die Europäische Kommission im Länderbericht nur begrenzt. Die Bundesregierung hingegen verdeutlicht noch einmal ihren unbedingten Willen, Deutschland zum Leitmarkt für 5G-Anwendungen zu transformieren. Der BDI begrüßt dies, denn für den Industriestandort Deutschland werden die 5G-Anwendungen wie zum Beispiel zu Industrie 4.0 oder automatisiertes und autonomes Fahren ein entscheidender Erfolgsfaktor sein. Um nun zügig in die Nutzung der kürzlich versteigerten Frequenzen einzusteigen, ist aus Sicht des BDI insbesondere erforderlich, dass schnell politische Klarheit über die Sicherheitsanforderungen der Netzinfrastruktur geschaffen wird. Nur wenn diesbezüglich Klarheit besteht, können unternehmensseitig Investitionen in den Netzausbau getätigt werden.
28. Sowohl der Länderbericht 2020 als auch das NRP heben zu Recht die dringende Notwendigkeit hervor, im Bereich eGovernment möglichst rasch Fortschritte zu machen. Die Europäische Kommission identifiziert diesen Bereich zu Recht als völlig ungenügend und stellt fest, dass Deutschland im EU-weiten Vergleich bei digitalen Verwaltungsleistungen lediglich auf dem 24. Platz liegt. Auch der Hinweis der Europäischen Kommission, dass die Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes zu langsam geschieht, ist richtig angebracht. Der BDI teilt die Zweifel der Kommission, dass das regierungsseitige Ziel, alle 575 Verwaltungsdienstleistungen bis 2022 zu digitalisieren, erreicht wird. Im Besonderen hebt die Kommission zum einen hervor, dass eine leistungsfähige digitale Verwaltung auch im Bauplanungsbereich und im Bereich der Gerichtsbarkeit großes Potenzial hat. Der BDI teilt die Auffassung der Kommission, dass im Bereich eHealth aber noch nicht ausreichende Fortschritte gemacht wurden. Der BDI unterstützt die Bundesregierung in ihrem Willen, im Rahmen der Digitalisierung von Verwaltungsdienstleistungen auch überflüssige Prozesse abzubauen und zu entbürokratisieren.
29. Sowohl der Länderbericht 2020 als auch das NRP heben zu Recht die Bedeutung Künstlicher Intelligenz (KI) als Schlüsseltechnologie hervor. Wir teilen die Einschätzung der Europäischen Kommission, dass erhebliche Steigerungen der Investitionen in KI notwendig sind, um die Wettbewerbsfähigkeit und digitale Souveränität Deutschlands zu sichern. Das Niveau privatwirtschaftlicher Investitionen in KI ist in Asien drei Mal und in Nordamerika fünf bis sechs Mal so hoch wie in Europa. Die im November 2018 vorgestellte KI-Strategie der Bundesregierung ist ein Schritt in die richtige Richtung und auch die Ankündigung, drei Milliarden Euro in den Jahren 2018 bis 2025 zur Verfügung zu stellen, begrüßt der BDI. Aller-

dings ist noch unklar, wie die Summe auf die in der KI-Strategie angekündigten Maßnahmen verteilt wird. Wichtig ist, die Gelder so einzusetzen, dass möglichst hohe privatwirtschaftliche Investitionen ausgelöst werden.

30. Im Bereich Cybersicherheit verweist die Kommission auf den Nationalen Pakt für Cybersicherheit, sowie auf die Aktivitäten der Bundesregierung zur Förderung von Sprunginnovationen im Kontext Cybersicherheit. Der BDI ermutigt die Bundesregierung noch stärker gemeinsam mit Unternehmen und Verbänden an einer bundesweiten Umsetzung von Cybersicherheit zu arbeiten.
31. Die Industrie unterstützt das von der Bundesregierung bis 2025 angestrebte Ziel, 3,5 Prozent des Bruttoinlandproduktes in Forschung und Entwicklung zu investieren. Aktuelle Berechnungen belegen, dass der technologische Wandel allein nicht als Treiber reichen wird, die zusätzlich notwendigen Investitionen freizusetzen. Gerade deshalb sind der Ausbau oder die Neueinrichtung geeigneter Incentivierungsinstrumente für privatwirtschaftliche Investitionen in Forschung und Entwicklung mit großem Hebeleffekt so erfolgsrelevant. Die nunmehr endlich gestartete steuerliche Forschungsförderung, die Agentur für Sprunginnovationen und die Transferinitiative bieten als Ergänzung des bestehenden Instrumentariums unter dem Dach der Hightech-Strategie gute Möglichkeiten. Allerdings sind die bislang vorgesehenen Volumina zu klein, Rahmenbedingungen zu restriktiv und Umsetzungsgeschwindigkeiten zu langsam, um die nötigen Impulse auslösen zu können. Zur Stärkung der Forschungs- und Innovationsleistung Deutschlands muss auch der Staat selbst seine Anstrengungen zu Erreichung des 3,5%-Ziels intensivieren. Die Europäische Kommission weist zu Recht kritisch darauf hin, dass das Gros der deutschen Forschungsausgaben von einigen wenigen großen Unternehmen beigesteuert wird und dass die Forschungsausgaben bei kleinen und mittleren Unternehmen in Deutschland beunruhigend stagnieren bzw. sogar rückläufig sind. Die Bundesregierung begegnet dem begrüßenswert mit einer Stärkung und einem Ausbau der entsprechenden Förderprogramme wie EXIST und anderen, sowie einer stärkeren Unterstützung von Start Ups. Letztere sehen sich trotz Fördermaßnahmen laut Europäischer Kommission einer sehr schwierigen Finanzierungssituation ausgesetzt, da gerade in späteren Finanzierungsphasen in Deutschland die nötigen Mittel nicht gefunden werden. Mit Blick auf die Exzellenzförderung der Bundesregierung weist der BDI darauf hin, dass die Ausweitung und damit die finanzielle Schwächung einzelner Förderungen innerhalb der Exzellenzförderung überdacht und auf eine gezielte Förderung einiger weniger Punkte zurückgeführt werden sollten.
32. Der BDI begrüßt die Planungen der Bundesregierung im Bereich der Datenwirtschaft, sieht aber ebenso wie die Europäische Kommission noch erheblichen Handlungsbedarf im Bereich der Dateninfrastruktur und der Datensouveränität. Insbesondere eine künftige Datenstrategie sollte möglichst

kompatibel zur EU-Datenstrategie und wirtschaftsfreundlich ausgestaltet sein. Der BDI begrüßt ausdrücklich die Blockchain-Strategie der Bundesregierung und ermuntert die Bundesregierung, im engen Zusammenspiel mit der Wirtschaft in Reallaboren Anwendungserfahrungen zu sammeln.

## 6. Recht-, Wettbewerbs- und Verbraucherpolitik

33. Das mit der neuesten Novelle zum Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) verbundene Ziel, „den Missbrauch durch marktmächtige Unternehmen schneller und effektiver zu unterbinden und Monopolisierungstendenzen auf Plattformmärkten entgegenzuwirken“ sieht der BDI hinsichtlich der konkreten Ausrichtung im Entwurf kritisch. Die Zielrichtung, einen auf die Anforderungen der Digitalisierung der Wirtschaft abgestimmten Ordnungsrahmen zu schaffen, befürwortet der BDI dagegen grundsätzlich. Denn Digitalisierung führt auch im Kartellrecht zu neuen Fragestellungen und Herausforderungen. Eine Verschärfung der Missbrauchsaufsicht sollte jedoch nicht im nationalen Alleingang erfolgen, sondern es muss eine europäische Lösung gefunden werden. Grenzüberschreitend tätige Unternehmen benötigen mehr und nicht weniger Harmonisierung.
34. Für die laut Koalitionsvertrag wünschenswerte Entstehung starker deutscher und europäischer Akteure der Plattformökonomie könnte es allerdings kontraproduktiv sein, die Missbrauchsaufsicht so weit zu verschärfen, dass Unternehmen durch weitere Einschränkung des Leistungswettbewerbs am eigenen Wachstum gehindert werden. Gerade kleine und mittlere Unternehmen oder B2B-Industrieplattformen in Deutschland könnten behindert werden, wenn sie wachsen und neue Märkte erschließen wollen.
35. Allgemeine Datenzugangsrechte, durch das Kartellrecht ermöglicht, sehen wir kritisch. Eine „Innovationsförderungspflicht“ mit der Verpflichtung von Unternehmen, ihre eigenen Datenbestände Dritten zugänglich zu machen, kann sich auf längere Sicht sogar als innovationshemmend auswirken und Trittbrettfahrer begünstigen. Der GWB-Entwurf enthält aus Unternehmenssicht aber auch Schritte in die richtige Richtung, zum Beispiel die Erhöhung der zweiten Inlandsumsatzschwelle, die Anhebung der Wertschwelle der Bagatellmarktklausel, die Ansprüche der Unternehmen auf ein Negativtest des BKartA zur Ermutigung neuer Kooperationsformen im digitalen Umfeld, bürokratische Erleichterungen durch den Verzicht auf eine Vollzugsanzeige und die Möglichkeit der elektronischen Anmeldung von Zusammenschlussvorhaben. Bei der Erhöhung der Umsatz- und Wertschwellen für die Fusionskontrolle müsste man allerdings noch deutlich weiter nach oben gehen, da die deutsche Fusionskontrolle selbst nach der vorgesehenen Anpassung im internationalen Vergleich immer noch sehr engmaschig ist und damit auch kleine, in einer großen Marktwirtschaft aus Wettbewerbssicht in aller Regel unbedeutende Transaktionen erfasst. Dies gilt vor allem im Zusammenspiel mit der Transaktionswertschwelle und dem

neu geplanten Aufgreifmaßbestand in der Fusionskontrolle (§ 39a GWB-E), der vor allem Fusionen im Mittelstand erschweren dürfte.

36. Notwendig sind vor allem vereinfachte und schnellere Verwaltungsverfahren, um für Rechtssicherheit zu sorgen und die in Plattformmärkten vorherrschenden Dynamiken besser abzubilden. Die Schnelligkeit sollte aber nicht auf Kosten rechtsstaatlicher Garantien erfolgen. Statt einer Absenkung des Rechtsschutzniveaus (bei § 32a GWB-E) müsste vielmehr ein Ressourcenaufbau der Behörden erwogen werden.
37. Auf europäischer Ebene könnte die Europäische Kommission bei der Marktabgrenzung den globalen Wettbewerb durch außereuropäische Unternehmen noch stärker als bislang in den Blick nehmen, den zu erwartenden potentiellen Wettbewerb auf einer längeren Zeitschiene prüfen und Effizienzerwägungen stärker berücksichtigen. Wichtig bleibt, dass die Europäische Kommission immer auf die Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalls und die Auswirkungen auf den Wettbewerb im Binnenmarkt reagieren kann. Keinesfalls dürfen bewährte Instrumente wie die EU-Fusionskontrolle oder das Beihilferecht ihre Schlagkraft verlieren. Die Empfehlung der Wettbewerbskommission 4.0 sollte deshalb aufgegriffen werden, für neuartige Formen der Kooperation in der Digitalwirtschaft auf europäischer Ebene ein freiwilliges Anmeldeverfahren mit Anspruch auf eine Entscheidung einzuführen und informelle Auskünfte zu ermöglichen.

## 7. Verkehrspolitik

38. Der Länderbericht 2020 und das NRP 2020 legen hinsichtlich der Verkehrspolitik in Deutschland erneut einen großen Schwerpunkt auf Klimaschutz und Luftreinhaltung. In der Bewertung der aktuellen Ausgangslage scheint der Länderbericht der Europäischen Kommission allerdings weder die Tatsache, dass trotz eines enormen Verkehrswachstums in Deutschland die Treibhausgasemissionen im Verkehr heute auf dem Niveau von 1990 liegen, noch die aktuellsten Entwicklungen in Deutschland berücksichtigt zu haben. So haben sich in Deutschland im vergangenen Jahr die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen sehr positiv entwickelt. Deutschland liegt mit ca. 100.000 Neuzulassungen für 2019 im internationalen Vergleich auf Platz drei hinter China und den USA. Auch die vorläufige Auswertung des Umweltbundesamts zur Entwicklung der Luftqualität zeigt, dass die Maßnahmen von Bundesregierung, Ländern und Kommunen sowie der Automobilindustrie wirken. Aktuell geht das Umweltbundesamt davon aus, dass 2019 die Anzahl der verkehrsnahen Messstationen mit einer Überschreitung des zulässigen Grenzwertes sich auf maximal 30 Stationen reduziert haben wird. Das entspräche einer Halbierung der betroffenen Stationen gegenüber dem Vorjahr und belegt die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen. Vor

diesem Hintergrund bleibt die Politik weiterhin aufgefordert, Entscheidungen über Fahrverbote sehr sorgfältig abzuwägen.

39. Dennoch trifft es zu, dass die Herausforderungen für eine klimaschonende und emissionsarme Mobilität in Deutschland hoch bleiben. Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren eine Vielzahl richtiger Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Verkehr ergriffen, die um weitere Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 ergänzt wurden. Diese Ansätze, insbesondere zur weiteren Förderung der Elektromobilität und des Aufbaus der Lade- und Tankinfrastrukturen für alternative Antriebe, zu Investitionen in die Schiene und den öffentlichen Personennahverkehr, zum Investitionshochlauf für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen sowie zur Förderung von Forschung und Entwicklung für Antriebe und Kraftstoffe bei allen Verkehrsträgern, sind richtig.
40. Diese Maßnahmen allein werden aber nicht ausreichen, um das von der Bundesregierung gesetzte Ziel der THG-Reduktion im Verkehr um 40 Prozent bis 2030 zu erreichen. Wesentliche Stellhebel für die angestrebte Treibhausgasreduktion bis 2030 sind aus Sicht der deutschen Industrie der Antriebswechsel zur Elektromobilität und die Erhöhung der Verfügbarkeit CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe. Beide Bereiche könnten zusammen rund drei Viertel der erforderlichen THG-Reduktionen ausmachen. Dafür müssten rund sieben bis zehn Millionen E-Fahrzeuge bis 2030 in Deutschland zugelassen und der Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe gegenüber dem Referenzjahr 2015 um das Vier- bis Fünffache erhöht werden. Auch der Wechsel auf andere Verkehrsträger und Effizienzsteigerungen bei bestehenden Technologien könnten einen Beitrag von rund einem Viertel der erforderlichen THG-Reduktion leisten. Das sind die zentralen Ergebnisse einer Analyse von Boston Consulting Group (BCG) und Prognos im Auftrag des BDI. Demnach ist das Klimaschutzziel der Bundesregierung für den Verkehr bis 2030 bei Ausreizung aller technischen Hebel theoretisch erreichbar. Die Mehrinvestitionen würden sich dafür allerdings auf 243 bis 256 Milliarden Euro belaufen.
41. Die Wirtschaft ist deshalb zwingend auf technologieoffene Lösungen für mehr Klimaschutz im Verkehr angewiesen. Ziel muss es sein, individuelle Mobilität zu erhalten. Deshalb ist es richtig, dass das NRP 2020 und der Länderreport auf die angekündigte Nationale Wasserstoffstrategie auch im Hinblick auf Verkehr verweisen. Diese muss aus Sicht der Industrie den Kraftstoffmarkt ganzheitlich betrachten und für einen raschen und kraftvollen Markthochlauf von Wasserstoff die Potenziale des Verkehrssektors und insbesondere des Straßenverkehrs nutzen. Denn ein schneller Markthochlauf von „grünem“ Wasserstoff ist entscheidend für den Erfolg der Nationalen Wasserstoffstrategie. Regulatorische Maßnahmen und substanzielle Förderungen auf der Wasserstoffherzeugungs- und Abnehmerseite sind notwendig, um den aktuellen Kosten-Gap zwischen „grünem“ und „grauem“ Wasserstoff auszugleichen. Der Förderbedarf kann reduziert werden, indem

für den Markthochlauf Sektoren mit der höchsten Zahlungsbereitschaft herangezogen werden. Aktuell im Fokus steht dabei der Straßenverkehr mit Vermeidungskosten von bis zu 475 Euro/t CO<sub>2</sub>. Das Potenzial dieses Sektors für einen raschen Markthochlauf von Wasserstofftechnologien wird in den bisher bekannten Eckpunkten einer Nationalen Wasserstoffstrategie nicht ausreichend berücksichtigt. Das vorzeitige einseitige Abschneiden von Technologiepfaden schwächt den Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb und verteuert unnötig den Klimaschutz.

42. Die angekündigte Umsetzung einer Anrechenbarkeit von „grünem“ Wasserstoff in den Raffinerieprozessen auf die THG-Minderungsquote im Verkehr ist der richtige erste Schritt. In Kombination mit einer zusätzlichen Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen auf die THG-Minderungsquote könnten allerdings nicht nur weitere Kapazitäten zur Erzeugung von Wasserstoff angereizt, sondern auch der Markthochlauf für Power-to-Liquid-Kraftstoffe in anderen Verkehrsbereichen wie dem Luftverkehr vorbereitet und mitfinanziert werden. Neben den zu erwartenden technologischen Lernkurven spielen die Abhängigkeiten in den Wertschöpfungsketten der Kraftstoffproduktion hierbei eine wichtige Rolle. Denn bei der Produktion von Kerosin fallen andere Produkte an, die derzeit im Straßenverkehr eingesetzt werden. Wenn kein Markt für grüne Kraftstoffe im Straßenverkehr existiert, müssen die Kosten dieser Produkte ebenfalls vom Luftverkehr getragen werden. Dies erhöht die Zusatzkosten für den Luftverkehr und somit auch den staatlichen Förderbedarf. Daher ist es sinnvoll, den Aufbau eines Marktes für grüne Kraftstoffe im Straßenverkehr zu beginnen, ohne dass die Zielsetzung der batterieelektrischen Mobilität hierdurch gefährdet würde.
43. Flankierend ist die Bundesregierung aufgefordert, geeignete Instrumente zum Hochlauf synthetischer Kraftstoffe einzuführen. Ein Instrument könnte dabei das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) darstellen, das strombasierte Kraftstoffen aktuell noch nicht endgültig regelt. Die Förderung könnte durch Mehrfachanrechnungen in Form von Zusatzzertifikaten geschehen, um die jeweiligen höheren CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten synthetischer Kraftstoffe über die Hochlaufphase bis zum Jahr 2030 auszugleichen. Ab 2026, mit Beginn des Zertifikatehandels im Rahmen des im BEHG festgelegten Preiskorridors, sollte die Mehrfachanrechnung teilweise zurückgefahren werden. Ebenso könnte die Anzahl der Zertifikate für die Mehrfachanrechnung reduziert werden, sollte die europäische Energiesteuerrichtlinie künftig eine begrüßenswerte vollständige Reduktion der Energiesteuer für synthetische Kraftstoffe erlauben. Bisher sieht die europäische Energiesteuerrichtlinie keine Befreiung oder Reduktion der Energiesteuer für synthetische Kraftstoffe vor, sondern stellt diese den fossilen Kraftstoffen gleich. Die avisierte Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie im Rahmen des European Green Deal bietet die Möglichkeit, die Energiesteuer vollständig am CO<sub>2</sub>-Ausstoß auszurichten. Kurzfristig wäre eine Ausnahme gemäß Artikel 19 EU-Energiesteuerrichtlinie möglich. Darüber hinaus wäre es denkbar, den Steueranteil, der die EU-Mindeststeuersätze für Kraft- und

Brennstoffe auf Energie übersteigt, als CO<sub>2</sub>-Komponente zu behandeln und entsprechend CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe hiervon zu befreien.

44. Grundvoraussetzung für moderne Logistik und die Mobilität der Bürger bleiben weiterhin leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen. Deshalb ist der erreichte Investitionshochlauf für Bundesverkehrswege sehr zu begrüßen. Auch der im NRP angekündigte Fokus auf Mobilfunkversorgung entlang der Verkehrswege im Rahmen der anstehenden Frequenzvergabe ist eine wichtige Maßnahme. Allerdings darf das erreichte Investitionsniveau auch langfristig nicht einer schlechteren Haushaltslage der Öffentlichen Hand zum Opfer fallen. Ein Zurückfahren der investiven Mittel im Bereich Verkehrsinfrastruktur hätte fatale volkswirtschaftliche Auswirkungen in Zeiten abflauender Konjunktur. Zudem hat die mangelnde Verfügbarkeit baureifer Vorhaben sich bei allen Verkehrsträgern inzwischen zu einem Engpass entwickelt, der sich angesichts des erreichten hohen Niveaus der Infrastrukturinvestitionen noch weiter zu verschärfen droht.
45. Im Vergleich zum NRP 2019 nimmt die Stärkung des Schienenverkehrs im Entwurf 2020 eine gewichtigere Rolle ein. Dies ist zu begrüßen: Für die Stärkung des Schienenverkehrs und die damit verbundene, angestrebte Erreichung der klimapolitischen Ziele ist eine gewaltige Steigerung der Mengenkapazitäten der Schiene erforderlich. Neben der Bereitstellung und perspektivischen Niveausicherung der Investitionsmittel für den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur muss allerdings auch eine erfolgreiche Mittelverausgabung gewährleistet sein. Hierzu sind insbesondere die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Unverständlich ist, dass die Planungsbeschleunigung im Verkehrsbereich keine Rolle im Entwurf spielt. Das in der laufenden Legislaturperiode in diesem Bereich in Deutschland bisher gesetzgeberisch Erreichte bleibt noch hinter den Anforderungen eines weiterhin wettbewerbsfähigen Industriestandorts zurück. Um eine spürbare Beschleunigung zu erreichen, ist nach Auffassung des BDI ein ganzes Bündel von Hebeln zu bewegen. Hierzu zählen (1) die Wiedereinführung der Präklusion, (2) die Verkürzung der Zeiträume, die zwischen Klageeingang und Verhandlungstermin liegen, (3) eine bedarfsgerechte Aufstockung der Planungskapazitäten der Öffentlichen Hand, (4) die weitere Integration von Planungs- und Genehmigungsverfahren, insbesondere die Verzahnung von Raumordnung und Planfeststellung, (5) eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Öffentlicher Hand und Bauunternehmen, (6) die Stärkung von Digitalisierungsprozessen sowohl in den Planungs- und Bauphasen, als auch im Planfeststellungsverfahren, (7) eine europäische Initiative zur Einschränkung missbräuchlicher Klageführungen mit dem ausschließlichen Ziel der Verzögerung unanfechtbaren Baurechts, (8) die Revision der Natura 2000 Richtlinien u.a. in Bezug auf Bestandschutz, Individuenbezug und Kumulation, Aktualisierung der Europäischen Artenschutzlisten und (9) die Schaffung einer Leitlinie für die Genehmigungsbehörden zur Entscheidung über die Erforderlichkeit der Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP). Für den Bereich der



Schieneinfrastruktur von herauszuhebender Bedeutung sind (10) der Erlass einer Bundeskompensationsverordnung und (11) eine Novelle der Baulärmverordnung, die neue Regelungen bezüglich der Zumutbarkeit von Immissionen durch Baulärm bei der Realisierung von Infrastrukturvorhaben schafft.

46. Um speziell den Güterverkehr auf der Schiene attraktiver zu machen, sollte der Masterplan Schienengüterverkehr rasch und marktwirksam umgesetzt werden - mit besonderem Fokus auf die Themen Einzelwagenverkehre, 740-Meter-Netz, Engpassbeseitigung, Schaffung neuer Netzkapazitäten sowie Verbesserung des Baustellenmanagements. Infrastrukturseitig kann ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Logistikkettentfähigkeit durch die flächendeckende Einführung standardisierter digitaler Systeme wie das Europäische Zugbeeinflussungssystem, digitale Stellwerke und Ferndiagnosesysteme geleistet werden. Die laufende Neukonzeption der Gleisanschlussförderung sollte praxisgerecht und weniger bürokratisch anspruchsvoll ausgestaltet sein.
47. Unverständlich bleibt, warum die Stärkung der Wasserstraße sowie des Luftverkehrs so wenig Raum im NRP einnimmt. Die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Deutschland gilt es durch günstige Rahmenbedingungen und erhebliche öffentliche Mittel für Forschung und Entwicklung weiterhin zu stärken. Von nationalen Alleingängen und dadurch entstehende Wettbewerbsverzerrungen ist abzusehen. Zusätzliche finanzielle Belastungen gilt es durch Bereitstellung von Fördermitteln auszugleichen.

## 8. Energie- und Klimapolitik

48. Der angestrebte ökologische Wandel und die neu gesetzten ambitionierten Klimaziele auf europäischer Ebene stellen die deutsche Wirtschaft vor eine große Herausforderung. Mit dem 2019 beschlossenen Klimaschutzpaket der Bundesregierung und der Einführung eines nationalen Emissionshandels hat die Bundesregierung Maßnahmen zur weiteren Treibhausgasreduktion ergriffen. Um die Energiewende erfolgreich voranzubringen, bedarf es vor allem stabiler Rahmenbedingungen, im Rahmen derer Unternehmen verlässlich langfristige Investitionsentscheidungen treffen können. Klimaschutz sollte sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene verstärkt eng mit einer intelligenten Industriestrategie verknüpft werden, um reale Wachstumschancen für die Wirtschaft zu schaffen und Unternehmen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.
49. In dieser Hinsicht begrüßen wir den Fokus der Bundesregierung auf Innovation und Forschungsmittel. Nur mit Innovation und neuen Technologien lassen sich die gesteckten Klimaziele annähernd erreichen. Daher sollte

besonders darauf geachtet werden, dass es zu keinen Kürzungen im Bereich Energieforschung kommt. So kam es etwa bei Änderungen im Etat des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zu Kürzungen der so genannten „Verpflichtigungsermächtigungen“ für die angewandte Energieforschung (Bundestagsdrucksache 19/13924). Für das Jahr 2021 ist eine Kürzung von 105 auf 10,4 Millionen Euro vorgesehen, was einer Reduktion um etwa 90 Prozent entspricht. 2022 sollen anstatt der geplanten 127 nur noch 45 Millionen Euro zur Verfügung stehen und 2023 anstatt 149 rund 106 Millionen Euro. Dies passt nicht in das Bild einer ambitionierten Energie- und Klimapolitik der Bundesregierung.

50. Der Bericht der Europäischen Kommission stellt zurecht fest, dass der Ausbau Erneuerbarer Energien sowie der Netzausbau in Deutschland nicht ausreichend vorankommt. Der BDI begrüßt die von der Bundesregierung getroffenen und im NRP 2020 genannten Maßnahmen und weiteren Bemühungen im Bereich Ausbau Erneuerbarer Energien, Netzausbau und Energieeffizienz. Trotz alledem sind die Maßnahmen nicht ausreichend, um dem 65 Prozent Erneuerbaren-Energien-Ziel bis 2030 gerecht zu werden. Neben den bestehenden Akzeptanzproblemen von Windenergie an Land wird der weitere Ausbau von neuen bürokratischen Hürden, wie etwa die so genannte „Abstandsregelung“, maßgeblich erschwert. Der verlässliche Zugang zu kostengünstigem Strom ist Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der Energiewende. Der BDI fordert die Bundesregierung dazu auf, hier dringend nachzubessern.
51. Ein entscheidender „Game Changer“ der Energiewende wird aus Sicht der deutschen Industrie die weitere Entwicklung und Anwendung von Wasserstofftechnologien sein. In vielen industriellen Prozessen stellt Wasserstoff heute die einzige realistische Möglichkeit zur Dekarbonisierung dar. Für einen erfolgreichen Markthochlauf von Wasserstofftechnologien und deren Anwendung bedarf es der richtigen Rahmenbedingungen und einer Strategie, die bestehende Barrieren für den operativen Betrieb und Investitionen in Wasserstofftechnologien erfolgreich beseitigt. Der BDI begrüßt die Ausarbeitung einer nationalen Wasserstoffstrategie durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, die auf europäischer Ebene fortgeführt werden sollte. Mit unserer Roadmap, die notwendige Instrumente und Maßnahmen, sowie „First Mover“-Sektoren für die Anwendung von Wasserstoff identifiziert, haben wir uns aktiv in den Prozess mit eingebracht. (Link: <https://bdi.eu/publikation/news/eine-industrie-roadmap-fuer-den-einsatz-klimafreundlicher-gase/>). Gerade für die Herstellung von „grünem“ Wasserstoff durch Elektrolyseure ist der oben genannte Ausbau von Erneuerbaren Energien und ein verlässlicher Zugang zu kostengünstigem Strom unerlässlich. Laut einer Studie des VCI, benötigt allein die Chemieindustrie für sich einen Strombedarf von 628 Terawattstunden, um 2050 klimaneutral zu werden. Das wäre die Summe der gesamten heutigen Stromproduktion in Deutschland.

52. Der BDI begrüßt die Beteiligung der Bundesregierung an den Important Projects of Common European Interests (IPCEI) für Batterieninnovationen. Aus Sicht des BDI sollte der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in der Europäischen Union mindestens dieselbe Unterstützung wie die Batterietechnologien erhalten. Bei dem letzten Treffen des Strategischen Forums in Brüssel am 18. Februar hat die Bundesregierung IPCEI-Ideen sowohl für Anlagenfertigung als auch für den Aufbau von grenzüberschreitenden Wasserstoffnetzen eingebracht. Beides wird seitens des BDI ausdrücklich begrüßt.
53. Klimaziele und Brexit: In der Aufführung der Treibhausminderungen durch die Bundesregierung wird an keinem Punkt erwähnt, dass durch das Ausscheiden Großbritanniens aus der Europäischen Union, aufgrund des gemeinsamen Effort-Sharings auf europäischer Ebene, viel größere Herausforderungen auf Deutschland zukommen werden. Großbritannien hat zu einem großen Teil zur Treibhausgasminderung auf europäischer Ebene beigetragen. Diesen Punkt gilt es zu benennen.

### **III. Annex**

#### **Über den BDI**

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 40 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

#### **Impressum**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)  
Breite Straße 29, 10178 Berlin  
www.bdi.eu  
T: +49 30 2028-0

#### **Ansprechpartner**

Dr. Klaus Günter Deutsch  
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.  
Breite Straße 29  
10117 Berlin  
k.deutsch@bdi.eu