

blickpunkt business

Standpunkt Ein Schritt vor ...

Dem Beschluss zum Ausstieg aus der Stromproduktion mit Kohle bis spätestens 2038 lässt die Bundesregierung nun ein umfangreiches Klimaschutzprogramm folgen. Wie auch immer man es bewertet – für die Unternehmen ergeben sich einige Hausaufgaben: Die zusätzlichen Kosten sollten anhand der Progression der CO₂-Preise genau geplant werden. Die Fördermaßnahmen sollte jedes Unternehmen kennen, zumal unterschiedliche Bereiche wie Gebäudesanierung, Fertigung und E-Mobilität betroffen sind. Vorgesehen ist sogar ein spezielles Programm, das Zulieferer der Automobilindustrie „mit geeigneten Instrumenten bei der anstehenden Transformation ihrer Branche unterstützt“. Die AVU steht ihren Kunden beim Eruiieren all dieser Chancen zur Seite.

So weit, so gut. Dennoch bleibt das Bild diffus. Wenig konkret zeigt sich die neue Regelung zum Beispiel mit der Schaffung von jährlichen CO₂-Budgets, welche zum Nachsteuern der Preise dienen. Überraschungen können also noch kommen – auch für die Verbraucher. Denn eines ist klar: Alles, was ein Unternehmen investiert oder an das Gemeinwesen abgibt, taucht im Preis seiner Produkte wieder auf.



Benjamin Kreikebaum
Vertriebsleiter
Privat- und Geschäftskunden



3 Weiterdenker...Talk
Was ist Glück ?

3 Gute Frage
Wie handelt man mit Emissionen?

4 Elektroautos in Unternehmen
„Einen Gang höher schalten“



„Es wird weh tun“

Einstieg in die Bepreisung von CO₂ und zahlreiche Förderpakete zur Reduktion von Treibhausgasen: Das ist das neue Klimaschutzprogramm der Bundesregierung. Was sollten Unternehmen jetzt tun? Eine kleine Umfrage unter Experten, Tenor: Emissionen bilanzieren und Minderungsmaßnahmen planen.

Deutschland wird 2020 sein Ziel nicht erreichen, den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen gegenüber dem Referenzjahr 1990 um 40 Prozent zu reduzieren. Aktuell sind es nur 32 Prozent, und bis 2030 lautet die bundesweite Vorgabe stolze 55 Prozent. Die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen will bis dahin sogar eine Verminderung um 70 Prozent schaffen.

Eine ziemlich große Lücke also, die sich unter anderem durch eine Bepreisung der Emissionen sukzessive schließen soll; und zwar nicht nur bei Industrieproduktion und Energieerzeugung, sondern auch in den Sektoren Gebäude und Verkehr. Die Idee: Wenn es immer teurer wird, Treibhausgase in die Luft abzulassen, werden Unternehmen und Verbraucher umsteuern auf klimafreundliche Alternativen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich für Unternehmen eine entscheidende Frage: Wie viele Tonnen Treibhausgase, hauptsächlich Kohlendioxid (CO₂), produziert mein Betrieb eigentlich? „Wir stellen immer wieder fest, viele wissen nicht, wo bei ihnen in welchem Umfang Treibhausgase entstehen“, sagt Bernd Geschermann, Leiter Energieanwendung, Klimaschutz in Industrie und Gewerbe bei der EnergieAgentur.NRW. Er empfiehlt daher im ersten Schritt eine Bilanz. Die sollte alle Quellen erfassen,



AVU...
Energie – wir denken weiter



Viele Unternehmen haben nur unzureichende Kenntnis, welche Mengen an Treibhausgasen sie in ihrer Produktion ausstoßen

zum Beispiel nicht nur die Produktion, sondern auch den Materialfluss oder den Transport. Und wie geht das? „Da braucht es natürlich Experten. Selbst größere Unternehmen mit eigenen Energieabteilungen ziehen externes Know-how dazu heran. Kleine und mittlere Betriebe benötigen diese Hilfe meist noch dringender, weil sie einfach nicht die Kapazitäten haben.“

Beratung dringend erforderlich

An Unterstützung mangelt es nicht: Das können zum Beispiel Energieversorger sein wie die AVU, nicht selten dann gemeinsam mit der EnergieAgentur.NRW, je nach Art und Umfang der Aufgabe. Damit entsteht die Basis für weitreichende Investitionsentscheidungen. „Soll ich vielleicht von Öl auf Gas umstellen? Welchen Risiken setze ich mich dadurch aus? Beispielsweise, wenn Gas teurer wird. Ist das dann immer noch besser, weil weniger Kohlendioxid emittiert wird, mithin weniger Abgabe zu zahlen wäre? Ein klarer Fall für eine kompetente Beratung“, sagt Geschermann.

Denn verbunden mit solchen Entscheidungen sind langfristige Wirkungen. „Die Unternehmen benötigen eine verlässliche Grundlage, nicht nur in Deutschland, sondern international“, betont daher Dr. Wilhelm Kuckshinrichs, Leiter Systemforschung und technologische Entwicklung am Institut für Energie- und Klimaforschung im Forschungszentrum

Jülich. Wie sein Kollege von der EnergieAgentur weist er auf schon erfolgreiche Bepreisung von Treibhausgasen in anderen europäischen Ländern hin. Schweden, Großbritannien und die Schweiz regeln dies über eine Steuer: „Sie haben das richtig gemacht, klar aufgezeigt, um welchen Betrag in einem abgegrenzten Zeitraum die Steuer erhöht wird. Damit kann die Wirtschaft kalkulieren.“ Aber auch mit dem deutschen Weg der CO₂-Zertifikate gibt es eine klare Vorgabe. Im Hinblick auf die ambitionierten deutschen Klimaschutz-Ziele spielt laut dem Forscher zusätzlich auch die Zeit eine maßgebliche Rolle: „Je später wir das anpacken, desto drastischer werden die Maßnahmen ausfallen müssen. Sonst verpassen wir die Ziele. Klar ist schon heute: Es wird weh tun.“

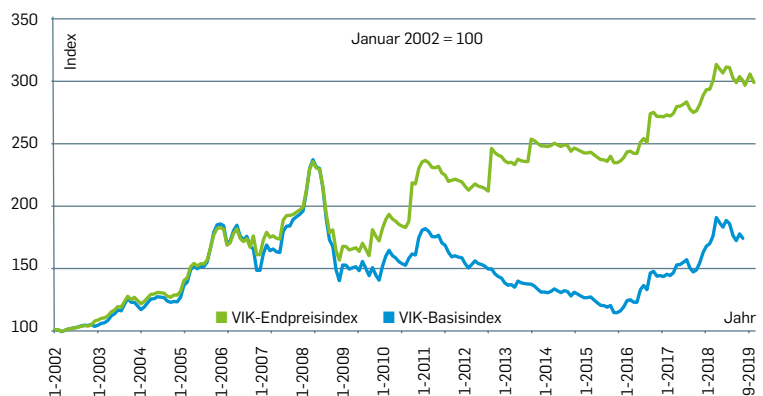
Chance für Wettbewerbsvorteil

Prof. Stefan Lechtenböhrer sieht das jedoch nicht negativ: „Wir beobachten verstärkt, wie Unternehmen nachhaltiger agieren“, berichtet der Abteilungsleiter zukünftige Energie- und Industriesysteme beim Wuppertal Institut. „Sicher noch ein Einzelbeispiel, aber mit Signalwirkung, ist der VW-Konzern. Er strebt die emissionsfreie Produktion an und fragt daher seine Zulieferer, wie viele Treibhausgase sie ausstoßen. Es kann dann ein Wettbewerbsvorteil für das Geschäft mit VW sein, keine oder nur geringe Emissionen zu haben.“ Generell sei der „Marketing-Effekt“ einer entsprechend treibhausgasarmen oder gar -freien Produktion nicht zu unterschätzen. Damit meint Lechtenböhrer nicht nur größere Unternehmen. „Im Handwerk ist zum Beispiel viel Musik drin, gerade in der Elektromobilität. Ich verstehe nicht, wieso die Umstellung auf solche Fahrzeuge nicht stärker gefördert wird.“

Und wie steht es um die Wirkung einer Bepreisung? Die Erfahrungen dazu sind noch zu kurz, sagen die Experten, äußern sich aber optimistisch. Wilhelm Kuckshinrichs weist auf den Unterschied zwischen „political“ und „individual acceptance“ hin. Alle wollten den Klimaschutz, nur jeder setzte für sich da verschiedene Prioritäten - oder tue nichts. Unternehmen handelten hier konsequenter. „Die monetären Aspekte sind stärker ausgeprägt. Insofern können sie die zentralen Treiber für mehr Klimaschutz werden.“

VIK-Indizes haben im September 2019 wieder nachgegeben

Im Handelsmonat August 2019 sind die Preise der den beiden VIK-Indizes zugrunde liegenden EEX-Quartalsprodukte (Q4-19 bis Q3-20) im Monatsmittel (49,14 €/MWh) um 2,71 €/MWh (- 5,23%) gegenüber dem Vormonat gesunken. Die Suche nach fundamentalen Gründen für den Abschwung im Handelszeitraum August gestaltet sich schwierig. Nach Händlereinschätzung scheint die aktuelle Lage in den einzelnen Märkten eher diffus. Der Emissionshandel rutschte zeitweise von 29 Euro pro Tonne Anfang August gegen Monatsende unter 26 Euro pro Tonne und drückt somit auf den Strompreis. Der Kohlepreis zeigt derzeit tendenziell ebenfalls eine Abwärtsbewegung. Im Monatsmittel haben diese preissenkenden Effekte der Großhandelspreise auch die beiden VIK-Indizes deutlich beeinflusst und wieder etwas sinken lassen. Der VIK-Endpreisindex ist aktuell wieder unter die 300-Punkte-Marke gefallen und liegt nun bei 299,23 Punkten (- 5,15 Punkte; - 1,69%), der VIK-Basisindex liegt derzeit bei 172,50 Punkten (- 5,82 Punkte; - 3,26%). Der gleitende Jahresdurchschnitt liegt im September 2019 für den VIK-Basisindex bei 178,96 Punkten, für den VIK-Endpreisindex bei 304,35 Punkten.



Quelle: VIK - Carsten van Plüier 2019

Was ist Glück?

„Ist Glück Zufall oder das Produkt harter Arbeit?“ Mit dieser Frage beschäftigt sich am 6. November der nächste „Weiterdenker...Talk“ der AVU. Die Diskussionsrunde gastiert im Golfhotel Vesper in Sprockhövel.



Es gibt den berühmten „Bayern-Dusel“, der den Münchner Kickern trotz schwacher Leistung doch noch den Sieg beschert. Es gibt aber auch einen bekannten Torhüter dieser Mannschaft, der mit „Weiter, immer weiter!“ seine Mitspieler antrieb selbst in aussichtsloser Lage – und der damit Erfolg hatte: 2001 entriss der Klub den Schalkern im letzten Spiel noch die Meisterschaft. War das Glück? Die Bayern dürften das so empfunden haben. Aber sie hatten es sich auch „verdient“, denn sie gaben nie auf. Kann man also Glück „erzwingen“?

Schön wär's – zum Beispiel für Unternehmen: Sie müssten nur die richtigen Produkte und Dienstleistungen auf den Markt bringen, zu den besten Preisen, zum optimalen

Zeitpunkt. Nur welche von ihnen zu welchen Konditionen wann den größten Erfolg nach sich ziehen, stellt sich immer erst im Nachhinein heraus. Manchmal ging ein guter Plan tatsächlich auf, manchmal nicht, manchmal war es einfach nur Glück. Forscher bezeichnen mittlerweile das Glück als einen „Wirtschaftsfaktor“. Damit meinen sie: Wer glücklich ist, lebt nicht nur angenehmer, sondern arbeitet auch effizienter.

Unterschiedliche Perspektiven

Außerhalb der Wirtschaft kann Glück natürlich noch vieles mehr bedeuten: Der Genuss der Natur, die Geburt eines Kindes, ein intimes Gespräch, der Dank eines Hilfsbedürftigen, die Liebe zweier Men-

schen, und auch der Klassiker gehört dazu: sechs Richtige im Lotto. Der „Weiterdenker...Talk“ im Golfhotel Vesper in Sprockhövel wird die vielen Seiten des Glücks beleuchten – und das wie immer aus sehr unterschiedlichen Perspektiven.

Mit dabei am 6. November: aus Schwelm Angelika Beck, Ehrenamtskoordinatorin der Caritas, Dirk Feldkamp, Prokurist beim Einrichtungshaus Hüls, und Stephan Rohleder, Mitinhaber „das triebwerk“. Aus Ennepetal kommt die Standesbeamtin Katja Schlünder. Die Runde komplettiert Uli Winkelmann, Sprockhövels Bürgermeister. „Ich freue mich auf die sicher wieder sehr inspirierende Diskussion. Weiterdenken bringt uns weiter“, sagt Gastgeber Uwe Träris, Vorstand der AVU.

? Gute Frage

Wie handelt man mit Emissionen?

Bereits seit 2005 sind rund 45 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in der EU einem Zertifikate-Handel unterworfen: von Kraftwerken, Raffinerien sowie Unternehmen aus Branchen wie Stahl und Zement. Diese Betriebe – in Deutschland circa 1.900 – müssen „Verschmutzungsrechte“ kaufen, damit sie klimaschädliche Gase ausstoßen dürfen. Lange Zeit krankte der Emissionshandel an einem Geburtsfehler: Die Zertifikate wurden zu Beginn zu zahlreich und kostenlos von den EU-Staaten verteilt. Ihre Preise bewegten sich daher auf niedrigem Niveau. So lohnte es sich nicht, statt Zertifikate zu kaufen in klimafreundlichere Produktion zu investieren. Das soll sich spätestens mit der geplanten Reform des Handels 2021 ändern. Dann werden wesentlich weniger Zertifikate im Markt sein. Ob sich die erhoffte Lenkungswirkung für Klimaschutz dadurch endlich einstellt, ist offen. Jedenfalls gibt es in der EU bereits ein positives Beispiel: Großbritannien hat 2013 einen Mindestpreis für die Zertifikate eingeführt – mit dem Effekt, dass binnen weniger Jahre Stromerzeugung aus Kohle fast vollständig aus dem Markt fiel.

Für Sie gelesen



Eine erfolgreiche Ökonomie zeichnet sich für den Wissenschafts-Autor Stefan Klein nicht durch einen kurzfristigen Gewinn aus. Vielmehr sollte sie gekennzeichnet sein durch Selbstbestimmung, Lebensoptionen und Sinn. Sonst zielen die Wirtschaft an den Bedürfnissen der

Menschen vorbei. Klein konstatiert in seinem Essay eine moralische Gesellschaftskrise.

Stefan Klein: Die Ökonomie des Glücks, Fischer Taschenbuch 2019, 96 Seiten, 10 Euro

„Einen Gang höher schalten“

Um das gleich klarzustellen: Liegen-geblieben ist bisher keiner. Und das sind nicht die einzigen guten Nachrichten zum täglichen Einsatz von Elektroautos im Ennepe-Ruhr-Kreis. Erfahrungen und Eindrücke von zwei Unternehmen und einer großen Verwaltung.

Sicher, der Transport in weiter entfernte Regionen oder die lange Dienstreise funktionieren mit Elektro-Fahrzeugen noch nicht einwandfrei: Es mangelt unter anderem an flächendeckender Infrastruktur und komfortabler Technik. Doch nicht jedes Unternehmen und nicht jede Verwaltung muss mehrere hundert Kilometer am Tag zurücklegen. Zum Beispiel die en|wohnen GmbH in Schwelm: „Wir bewegen uns zwischen Velbert, Hagen, Hattingen und Breckerfeld. Im Umkreis von etwa 80 Kilometern kommen wir mit unseren Elektroautos immer hin“, berichtet Geschäftsführer Alexander Dyck.

Und natürlich auch zurück, mit zwei Elektro-Golf. Vor zwei Jahren schaffte sich die en|wohnen die Fahrzeuge an, mit einer maximalen Reichweite von rund 230 Kilometern. „Etwas teurer zwar im Leasing, aber wir waren von Beginn an begeistert“, sagt Dyck. Ohne Probleme fahren seine Mitarbeiter und er täglich zu Wohnungs-Besichtigungen, Baustellen, zur Betreuung von Kunden oder um Probleme vor Ort zu regeln. „Bei unseren Kunden kommt das auch sehr gut an. Der Golf unterscheidet sich äußerlich zwar nicht vom Benziner, aber wir haben ihn mit einem Schriftzug als Elektroauto kenntlich gemacht.“ Weitere Elektrofahrzeuge für den Fuhrpark sind in Planung: „Es kommen ja nun immer mehr neue Modelle auf den Markt. Das beobachten wir genau“, sagt der Geschäftsführer.

Ohne Probleme im Dauerbetrieb

Landrat Olaf Schade hat die Entwicklung ebenfalls im Blick. Als Chef der Verwaltung des Ennepe-Ruhr-Kreises

Die Mitarbeiterinnen von en|wohnen sind von ihren beiden Elektro-Golfs begeistert



ist er verpflichtet, jede Fahrzeugbeschaffung auf Klimaneutralität zu prüfen. Der Kreis will schließlich Vorreiter in Sachen Klimaschutz sein. Also stoßen nun zwei vollelektrische BMW i3 zur Dienstwagenflotte hinzu. „Wir schalten jetzt sozusagen einen Gang höher“, sagt Schade. Denn bisher waren die Autos der Kreisverwaltung mit Benzin, Erdgas oder als Hybrid unterwegs. Der Dienstwagen des Landrats ist ein Hybrid – noch: „Für meinen Bedarf fehlen leider bisher die Voraussetzungen für ein reines Elektroauto. Ich habe oft weitere Strecken zurückzulegen, und wegen mehrerer Termine an einem Tag ist kaum Zeit, die Akkus zwischendurch aufzuladen.“ Es komme eben auf den richtigen Einsatz der verfügbaren Fahrzeuge an. „Um den BMW i3 reißen sich meine Mitarbeiter“, schmunzelt er.

Auch die Mitarbeiter der AVU fahren mit den mittlerweile zehn Dienst-Elektroautos sehr gern. „Anfangs hatten natürlich viele Sorge, nicht mit der Reichweite hinzukommen“, erinnert sich Fuhrpark-Leiter Oliver von der Ley. „Wir sind aber auf den bis heute 70.000 zurückgelegten Kilometern mit unseren Renault Zoes nicht einmal liegen geblieben. Man wird mit der Zeit gelassener.“ Die Kompaktwagen nutzen zum Beispiel die Ableser oder Ingenieure für die Baustellenüberwachung. Für größere Transporte stehen elektrische Renault Kangoo bereit. „Die haben insgesamt auch schon 45.000 Kilometer hinter sich, ohne Probleme“, sagt der Fuhrpark-Leiter. Natürlich fahren alle mit AVU-Ökostrom – wie selbstverständlich auch en|wohnen und die Kreisverwaltung.

Business-Ticker

Mehr Ladepunkte in Sprockhövel

Noch mehr öffentliche Lademöglichkeiten für Elektroautos in Sprockhövel sollen in den Bereichen Haßlinghausen Rathaus und Niedersprockhövel Hauptstraße entstehen. Darauf haben sich Vertreter der Stadt und der AVU verständigt. Schon länger setzt die Stadtverwaltung Elektrofahrzeuge erfolgreich ein. Mit der geplanten Erweiterung will Sprockhövel die nötige Infrastruktur für emissionsfreie Mobilität vorantreiben. Auch in Herdecke gibt es Zuwachs: Auf dem Gelände des Entsorgungsunternehmens AHE im Gewerbegebiet Loerfeld steht nun eine öffentliche Ladesäule.

Mehr Infos zu Elektroautos:
www.avu.de/e-mobil

Impressum

Herausgeber
AVU Aktiengesellschaft für
Versorgungs-Unternehmen
An der Drehbank 18
58285 Gevelsberg
www.avu.de, Telefon 02332 73-321
blickpunktbusiness@avu.de

Gestaltung
Körner Magazinverlag GmbH
www.koerner magazin.de

Redaktion
Frank Rehn, Dirk Locatelli,
Dr. Jürgen Bermes

Druck
BluePrintAG

Verantwortlich
Benjamin Kreikebaum

Bilder
Seite 1: © AVU, © Elnur/stock.adobe.com
Seite 2: © Ana Gram/stock.adobe.com
Seite 3: © AVU, © Amazon
Seite 4: © en|wohnen GmbH