



© Jack-Scott, photocase.com

## Elektromobilität: In den Erfolg gestolpert

Am Ende blieb auch der deutschen Automobilindustrie nichts anderes übrig, als auf Elektromobilität zu setzen. Inzwischen hat sie ein Feuerwerk neuer Fahrzeugmodelle gezündet. Doch für den nachhaltigen Erfolg braucht es mehr.

Dem batteriegetriebenen Elektrofahrzeug scheint der Markt der Zukunft zu gehören. Inzwischen hat so gut wie jeder Hersteller mehrere elektrische Modelle im Angebot, und seien es auch nur Plug-in-Hybride. Die deutschen Autokäufer:innen danken es mit wachsender Umstiegsbereitschaft. Auch die Politik hat sich trotz des enormen Strombedarfs und der weitgehend unter der Decke gehaltenen Rohstoffproblematik auf den Batterieantrieb eingeschossen.

Obwohl die Zulassungsraten für Elektroautos dank staatlicher Förderung in den letzten beiden Jahren auch hierzulande stetig nach oben wiesen, hinkt Deutschland bei entscheidenden Voraussetzungen für den Erfolg der Elektromobilität im europäischen Vergleich deutlich hinterher. Mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bemüht sich erst seit 2019 eine öffentliche Institution darum, eines der größten Markthindernisse aus dem Weg zu räumen: fehlende Ladestationen.

Just am 17. November kündigte das Bundesverkehrsministerium an, künftig den Aufbau von Ladeinfrastruktur an Mitarbeiterparkplätzen für Elektrofahrzeuge betrieblicher oder kommunaler Flotten sowie für Dienstfahrzeuge zu fördern und ergänzt die Elektromobilitätsförderung damit um einen wichtigen Baustein. Eine Antwort auf explodierende Stromkosten und den bis 2030 enorm wachsenden Bedarf an grünem Strom bleibt der neuen Bundesregierung überlassen.

---

Liebe Leserinnen und Leser,  
mit dem Politikmonitor Nachhaltigkeit berichten wir seit 2015 regelmäßig zu Themen, Veranstaltungen und regulatorischen Entwicklungen aus Brüssel und Berlin. Denn politische Diskussionen und Rahmenbedingungen bestimmen immer stärker, wie eine nachhaltige Entwicklung in Wirtschaft und Gesellschaft ausgestaltet wird. Mit unserem Politikmonitor wollen wir Einblicke geben, Überblick schaffen und Ausblicke versuchen.

Ihr **akzente**-Team



## THEMA

## Ein Erfolg ohne Bremsen?

Die Elektromobilität für den Individualverkehr kam noch nie so schnell voran wie 2021. Nachholbedarf und Konkurrenzdruck bewegen die Industrie, die Verkehrspolitik muss Klimaschutzversprechen umsetzen.

Vor gut zehn Jahren, im Mai 2011, hatte Bundeskanzlerin Angela Merkel prognostiziert, dass im Jahr 2020 auf deutschen Straßen eine Million Elektrofahrzeuge rollen würden. Eine mutige Ansage, denn zu dem Zeitpunkt hatten ganze 2.300 Elektroautos eine Zulassung. Dennoch sollte Deutschland mit staatlicher Hilfe die Nummer 1 weltweit in der Elektromobilität werden. Wie so oft aber bei klimaschutzrelevanten Themen wurden die hehren Ankündigungen nicht mit den notwendigen Maßnahmen unterfüttert.

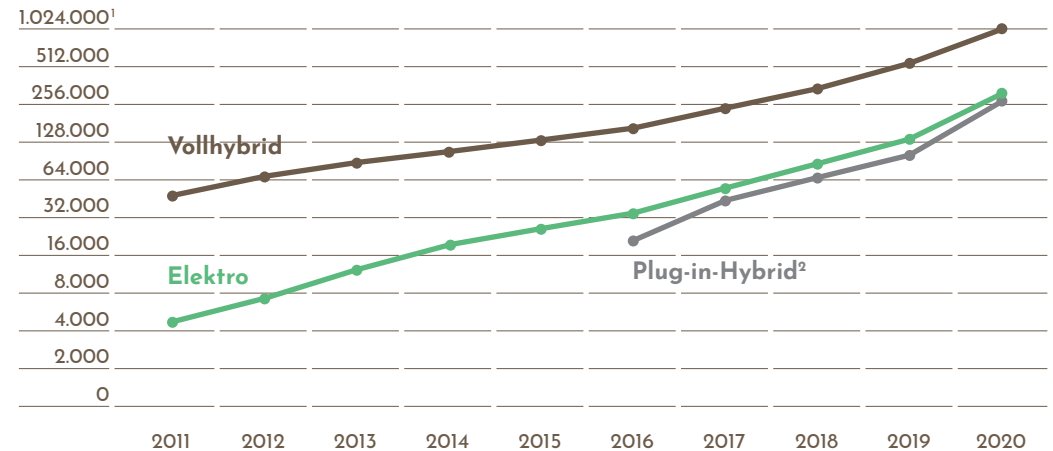
Das Ziel wurde 2017 kassiert, als gerade mal rund 60.000 Elektroautos im Markt waren. Der staatliche Kaufanreiz von 4.000 Euro pro Fahrzeug zog offensichtlich nicht stark genug, denn verschiedene Faktoren waren nicht ausreichend berücksichtigt worden. Denn was nützt das günstigste Elektroauto, wenn es nicht flexibel geladen werden kann und die Batterieleistung für längere Fahrten nicht ausreicht? Und die nur schmale Modellpalette konnte auch keine große Lust auslösen. Weder die Politik noch die Hersteller schienen ernsthaft daran interessiert, der Elektromobilität in Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen.

**AUF SPEED SEIT 2021** Der Dieselskandal war wohl der Weckruf für die deutschen Autohersteller. Seit dieser fundamentalen Erschütterung 2015 hat es zwar etwas gedauert, bis strategische Entscheidungen fielen und die Entwicklung entsprechender Fahrzeuge angestoßen war. Doch jetzt ist der Markt für Elektroautos so richtig durchgestartet. Dazu hat nicht zuletzt der wachsende Wettbewerbsdruck beigetragen: Tesla verbucht seit 2020 steigende Gewinne, im Oktober haben die Zulassungszahlen der Marke in Deutschland um sage und schreibe 482,9 Prozent zugelegt, gefolgt vom schwedisch-chinesischen Hersteller Polestar (plus 84,7 Prozent). Volkswagen antwortet nun auf die Tesla-Fabrik in Brandenburg mit Plänen für ein eigenes neues Elektroautowerk in Wolfsburg.

Von Januar bis Oktober 2021 verzeichnete die Neuzulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamts Zulassungen von 532.053 Elektroautos, davon 267.255 reine

### ELEKTRO AUF DEM VORMARSCH

Kfz-Neuzulassungszahlen in Deutschland, 2011-2020



<sup>1</sup> Skala logarithmisch

<sup>2</sup> Vor 2015 nicht in der Statistik erfasst

Quelle: Kraftfahrtbundesamt (Januar 2021), eigene Darstellung

Elektrofahrzeuge und 264.798 Plug-in-Hybride, also Fahrzeuge mit kombiniertem Verbrennungs- und Elektromotor, deren Speicherbatterie per Kabel aufgeladen werden muss. Und der Anteil wächst von Monat zu Monat: Allein im Oktober wurden 30.560 reine E-Fahrzeuge und 23.734 Plug-in-Hybride neu zugelassen. Der Anteil reiner Elektrofahrzeuge an den Gesamtzulassungen liegt damit inzwischen bei 17,1 Prozent.

Die bislang noch hohe Anzahl der Plug-in-Hybride geht vor allem auf das Konto der Dienstwagen, auf die zwei Drittel aller Neuzulassungen in Deutschland entfallen. Drei Viertel der Plug-in-Hybride sind Dienstfahrzeuge, und fast alle sind hochmotorisierte und schwere SUVs. Eine [Deloitte-Studie](#) vom November 2020 zur Elektromobilität in Deutschland sieht im Plug-in-Hybrid ein letztes „Aufbäumen“ der Verbrennungstechnologie und prognostiziert sein Auslaufen ab 2025. Und eine [Studie von ifeu- und Öko-Institut](#) warnt, dass ein weiterer Markthochlauf dieser Fahrzeuge unter den aktuellen Bedingungen das Erreichen der deutschen Klimaziele 2030 im Verkehrsbereich deutlich gefährden würde. Der Grund: Anders als die ver-



gleichsweise wenigen privaten Besitzer:innen von Plug-in-Hybriden laden jene, die sie geschäftlich nutzen, nicht häufig genug auf und fahren daher zu oft und zu lange im Benzinmodus. Ein Briefingpapier [Maßnahmenmix für eine sozialverträgliche Verkehrswende](#), das die europäische NGO [Transport & Environment](#) für die nächste Bundesregierung im Oktober zusammengestellt hat, forderte deshalb unter anderem, die Unternehmen dürften ihren Mitarbeiter:innen künftig keine Tankkarten, sondern nur noch Ladekarten zur Verfügung stellen.

**SO SAUBER UND SO TEUER WIE DER STROM** Dass ein Elektrofahrzeug per se umweltfreundlich ist, stimmt natürlich nicht. Seine Kritiker verweisen dabei zurecht auf zwei Aspekte: den Strommix und die Produktionsbedingungen der Batterien. Denn auch wenn ein Fahrzeug für sich genommen keine Emissionen hat, kommt der Strom bekanntlich nicht nur aus der Steckdose, sondern wird irgendwo produziert, möglicherweise mit Stein- oder Braunkohle. Und einige Rohstoffe für die Produktion von Batterien müssen aus Ländern importiert werden, in denen die ökologischen und menschenrechtlichen Aspekte des Abbaus mehr als fragwürdig sind.

Zumindest bei der ersten Frage bietet eine [Studie des ifeu-Instituts](#) im Auftrag des Bundesumweltministeriums die Antwort. So versteht es sich fast von selbst, dass Elektrofahrzeuge in der Gesamtbilanz nicht emissionsfrei sein können. Die Studie verweist aber darauf, dass heute zugelassene E-Autos wahrscheinlich auch noch 2030 auf den Straßen unterwegs sind, wenn der Anteil erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung in Deutschland deutlich höher sein dürfte als heute. Perspektivisch steigt also die Umweltfreundlichkeit von Elektroautos mit jedem abgeschalteten Kohlekraftwerk.

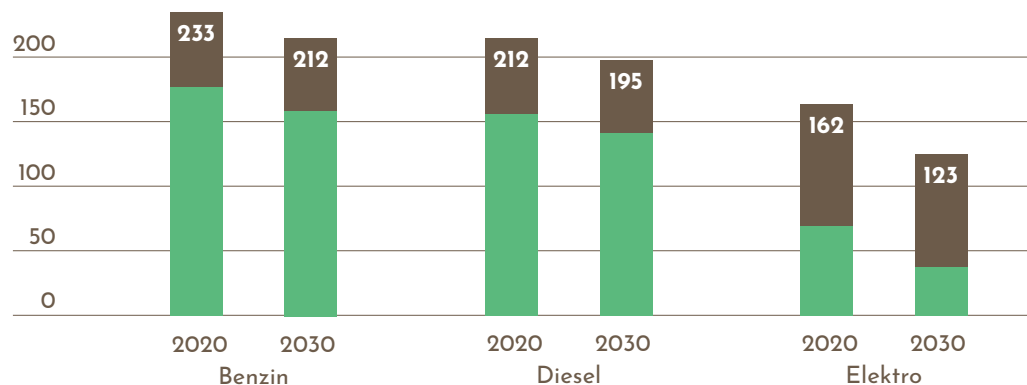
Dass Elektromobilität zu höherem Stromverbrauch führt, hat auch das Bundeswirtschaftsministerium erkannt und seine ursprüngliche Prognose revidiert. Die am 18. November 2021 vorgelegte [Analyse](#) geht für das Jahr 2030 von einem Stromverbrauch in Höhe von 658 Terrawattstunden (TWh) aus. Die von Fraunhofer-Institut, Öko-Institut und Prognos erstellte Berechnung nennt den Verkehrssektor als Haupttreiber: Insbesondere die gesteigerte Elektromobilität im Straßenverkehr trägt zum Anstieg bei (plus 68 TWh). Davon entfallen rund 44 TWh auf die Pkw, 7 TWh auf leichte Nutzfahrzeuge und 17 TWh auf schwere Nutzfahrzeuge.

Schon heute zahlen deutsche Verbraucher:innen für eine Kilowattstunde Strom doppelt so viel wie vor zwanzig Jahren – und [mehr](#) als in jedem anderen europäischen Land. Was aber früher der Benzinpreis an der Zapfsäule war, wird künftig der

## CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN IM VERGLEICH 2020/2030

Über den gesamten Lebenszyklus eines Pkw – inkl. Wartung und Entsorgung – werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 deutlich sinken (Beispiel eines Fahrzeugs der Kompaktklasse).

250 Gramm/Fahrzeug-Kilometer



■ Produktion, Wartung, Entsorgung  
■ Fahrbetrieb, Energiebereitstellung

Quelle: Bundesumweltministerium/ifeu-Institut (2021)

Strompreis sein. Steigt er weiter, ist der Bundesregierung im Land der E-Autofahrer Unmut gewiss.

**DIE PROBLEMATIK DER BATTERIEN** Für die heutigen Lithium-Ionen-Batterien werden große Mengen Kobalt benötigt sowie Kupfer und Nickel, deren Abbau ökologisch problematisch ist. Hinzu kommt, dass Kobalt aus Ländern mit ethisch problematischen Förderbedingungen stammt, wie etwa der Demokratischen Republik Kongo, und dort überwiegend aus dem „Kleinbergbau“ – für 2020 bedeutete dies 67 Minen mit rund 31.000 Bergleuten. Die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) hat im April 2021 in einer [Untersuchung](#) betont, dass die weltweite Versorgungslage dieses Batteriematerials zu mehr als 60 Prozent vom Kongo abhängig sei, und konstatiert, dass die „komplexe und intransparente“ Abbau- und Händlerstruktur ein relevantes menschenrechtliches Risiko darstelle. Gleichwohl bestehe



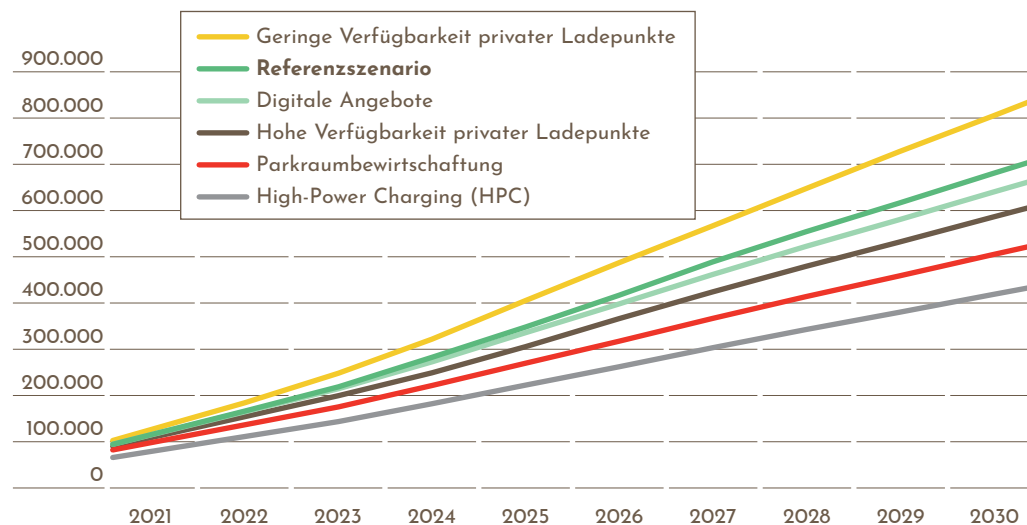
die Hoffnung, dass sich die Situation durch die Umsetzung der europäischen Lieferkettengesetze verbessern könnte.

Mit der wachsenden Bedeutung der Elektromobilität entsteht nun ein großer Bedarf an Produktionskapazitäten für Batterien. Wie groß genau, daran scheiden sich die Geister. In mehreren europäischen Ländern entstehen derzeit „Giga-Factories“ für deren Produktion. Den Startschuss in Deutschland – mit entsprechender Torschlusspanik bei deutschen Herstellern – gab wohl das im Bau befindliche Tesla-Werk, dem eine Batterieproduktion angeschlossen werden soll. Aus einer anderen Gigafabrik (des chinesischen Herstellers CATL in Thüringen) bezieht BMW seine Batterien und unterstreicht damit, keine eigene Produktion aufbauen zu wollen. Anders der Volkswagen-Konzern, der im März die Errichtung von gleich sechs Gigafabriken [angekündigt](#) hat, zum Teil mit Partnern. Daimler, Stellantis (d.h. Opel, Peugeot, Citroën, Fiat-Chrysler) und Total haben das Joint Venture Automotive Cell Company (ACC) gegründet.

Ein Großteil der Produktionskapazitäten wird mit Hilfe deutscher Steuergelder oder im Rahmen des Green Deal der Europäischen Union kofinanziert bzw. subventioniert. Die Sorge, hier würden Überkapazitäten aufgebaut, ist real. Prognosen rechnen für 2030 in Europa mit einem Bedarf von rund 900 Gigawattstunden. Mittlerweile belaufen sich die Kapazitäten der angekündigten Zellfabriken aber schon auf 1.200 Gigawattstunden. Die Unsicherheit wird noch verstärkt durch mögliche technologische Umbrüche. Batterieexperten erwarten in drei bis vier Jahren die allmähliche Ablösung der Lithium-Ionen-Batterie durch die Feststoffbatterie, die anstelle flüssiger Elektrolyte auf Keramik setzt. Sollte sich die Technik, die bisher nur im Labor funktioniert, bis etwa 2030 durchsetzen, müsste die Batterieproduktion ohnehin noch einmal ganz von vorn starten.

**OHNE LADESTATION KEINE MOBILITÄT** Das Jahr 2030 ist auch der Zielhorizont für eine andere Komponente der Elektromobilität. Die 2019 gegründete [Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur](#) hat für die Jahre 2025 und 2030 ausgerechnet, wie denn die Batterien der vielen neuen Elektrofahrzeuge aufgeladen werden sollen. Nicht zuletzt ist diese Frage der Hauptgrund, weshalb noch nicht viel mehr Deutsche bereits ein E-Auto fahren. Die im November 2020 vorgelegte [Bedarfsanalyse](#) enthält eine eigene Prognose zum voraussichtlichen Bestand an Elektrofahrzeugen in Deutschland, deren Werte weit über entsprechende Schätzungen des Verbands der Automobilindustrie hinausgehen. So geht die Leitstelle für das Jahr 2030 von bis zu 14,8 Millionen E-Fahrzeugen (inklusive Plug-in-Hybriden) in Deutschland aus. Zudem

## BEDARF AN ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHER LADEINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND



Quelle: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (2020). Daten variieren je nach Szenario; das am wahrscheinlichsten eingeschätzte Szenario wird als „Referenzszenario“ bezeichnet.

wurde durch Umfragen und Stakeholder-Dialoge eruiert, wie und wo potenzielle Nutzer:innen ihr Auto bevorzugt laden möchten und darauf aufbauend sechs Szenarien vorgestellt.

Die besonders attraktiven Ladepunkte wären demzufolge öffentlich zugängliche Parkplätze, Lade-Hubs und private Lademöglichkeiten in Garagen inklusive Tiefgaragenstellplätze. Entsprechend lautet die Empfehlung, öffentliche Fördermittel gezielt so einzusetzen, dass sie diesen Bedürfnissen entsprechen. Bis 2030 müssten somit zwischen 5,4 und 8,7 Millionen private Ladepunkte am Wohnort verfügbar sein, an Arbeitsplätzen zusätzlich 2,5 bis 2,7 Millionen. Die für 2021 vorgesehenen KfW-Mittel des Bundes für private Ladestationen in Höhe von 800 Millionen Euro waren jedenfalls Ende Oktober schon verbraucht – gut 800.000 Haushalte erhielten damit 900 Euro Zuschuss pro Wandladestation. Neben den privat zugänglichen Ladepunkten wird – je nach Szenario – ein Bedarf von zwischen 440.000 und 843.000 öffentlichen Ladepunkten erwartet (vgl. Grafik).



© markusspiske, photocase.com

Die sechs Szenarien spiegeln zudem verschiedene Annahmen zum Nutzerverhalten und zum unterschiedlich schnellen Aufbau privater Ladeinfrastruktur wider. Private Ladevorgänge werden, so die Prognose, je nach Szenario im Jahr 2030 bei zwischen

76 und 88 Prozent liegen, der Anteil öffentlicher Ladevorgänge entsprechend bei 12 bis 24 Prozent. Der erst Ende 2019 durch das Bundesverkehrsministerium vorlegte [Masterplan Ladeinfrastruktur](#) ist angesichts dieser Daten bereits wieder hinfällig.

**NEUE IDEEN FÜR STADT UND LAND** Sicher ist, dass es noch vieler Konzepte und Vernetzung bedarf, um die E-Mobilität sowohl in der Stadt wie auch auf dem Land voranzubringen. Start-ups haben dafür interessante Ideen. Zum Beispiel Insta-grid mit einem tragbaren Batteriesystem: Statt bei Ladestationen den fahrzeugeigenen Akku aufzuladen, könnten E-Autofahrer an Tankstellen einfach eine genormte Ersatzbatterie tauschen. Motionwerk wiederum entwickelt Blockchain-basierte Mobilitätsnetzwerke und verbindet mit seinem ersten Produkt, Share & Charge, herstellerunabhängig Ladestationen und E-Autos. Und dem Start-up Battrion ist es durch Veränderungen im Herstellungsprozess von Lithium-Ionen-Batterien gelungen, die Ladegeschwindigkeit von Batterien stark zu erhöhen, ohne die Lebenszeit einzuschränken. Schon längst kein Start-up mehr ist Sono Motors, das an der Entwicklung des Elektroautos Sono Sion arbeitet und dafür jüngst an der New Yorker Börse 150 Millionen US-Dollar eingesammelt hat. Dessen besonderes Merkmal sind Solarzellen, die in die Kunststoff-Karosserieverkleidungen sowohl auf dem Dach wie an den Seiten eingebettet werden. Das Motto: Driven by the sun.

### BOOM DER ELEKTROMOBILITÄT

Der im März 2021 von Roland Berger zum zehnten Mal veröffentlichte [Index Elektromobilität](#) sieht China im zweiten Jahr in Folge als führend im Wettbewerb. Die USA seien auf den vierten Platz zurückgefallen. Auf Platz zwei liege nun Deutschland, auf Platz drei Frankreich. Aufgrund höherer Absatzzahlen, steigender Produktionskapazitäten und mehr Modellen erlebe die Elektromobilität trotz der Pandemie einen Boom. Das ist auch ein halbes Jahr später im Kern noch richtig. Doch er hat einen Dämpfer bekommen. Im Oktober brachen die Gesamtzulassungszahlen gegenüber dem Vormonat um 35 Prozent ein. Grund ist der aktuelle Materialmangel, insbesondere fehlende Halbleiter.



## INTERVIEW

## „Den Menschen die Unsicherheiten nehmen“

Zu den aktuellen Herausforderungen in der Elektromobilität sprachen wir mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Steffen Bilger (MdB, CDU).

**Für die meisten Autofahrer ist die mangelnde Dichte an Ladepunkten das Hauptargument gegen den Kauf eines Elektroautos. Wie beurteilen Sie den Ausbau des Netzes im laufenden Jahr 2021, und welche mittelfristige Entwicklung sehen Sie?**

Mit der heutigen durchschnittlichen Batteriegröße und dem vorhandenen Ladenetz sind bereits alle Ziele in Deutschland erreichbar. Bei manchen Routen bedarf es aber noch einer sorgfältigen Reiseplanung. Genau hier wollen wir ansetzen und den Menschen die Unsicherheiten mit Blick auf die Reichweite nehmen und das Vertrauen in das Ladesystem weiter stärken. Wir brauchen bundesweit flächendeckende Lademöglichkeiten, die den rechnerischen Bedarf sogar übererfüllen. Nur so schaffen wir es, dass eine belegte Ladesäule nicht zu langen Wartezeiten führt. Unsere Ausschreibung für 1.000 Schnellladestandorte des „Deutschlandnetzes“ ist deshalb ein wichtiger Schritt: In ganz Deutschland wird so die nächste Schnelllademöglichkeit innerhalb weniger Minuten erreichbar.

**In welcher Form fördert das Bundesverkehrsministerium die Elektromobilität?**

Für uns ist die Elektromobilität ein Schlüssel für die Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr brauchen



© Andreas Essig

wir rund 14 Millionen E-Fahrzeuge auf der Straße. Unser Förderschwerpunkt liegt auf der Beschaffung von E-Fahrzeugen sowie der dazugehörigen Ladeinfrastruktur für kommunale und gewerbliche Flotten. Denn diese Fahrzeuge haben die höchste Verkehrsleistung im innerstädtischen Umfeld. Darüber hinaus unterstützen wir kommunale und gewerbliche Elektromobilitätskonzepte sowie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben.

Wegen der enormen Klimaschutzpotenziale durch den Wechsel des öffentlichen Personennahverkehrs und des Güterverkehrs auf batterie-elektrische Antriebe fördern wir zusätzlich die Beschaffung von elektrischen Bussen, Nutzfahrzeugen und Schienenfahrzeugen. Hierfür stehen Mittel in Milliardenhöhe zur Verfügung.

**Bei den technischen Optionen für einen klimafreundlichen Individualverkehr scheint sich die Automobilindustrie mit nur wenigen Ausnahmen auf Elektrofahrzeuge und Batterien zu konzentrieren. Ist die Brennstoffzelle damit vom Tisch?**

Nicht alle Kundenanforderungen können von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antrieben erfüllt werden. Deshalb können Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb eine sinnvolle Ergänzung zu batterie-elektrischen Fahrzeugen oder solchen mit synthetischen Kraftstoffen darstellen, insbesondere für große Pkw und Lkw, für Busse, Züge, aber auch für den Schiffs- und Flugverkehr. Deshalb verfolgen wir als BMVI auch einen technologieoffenen Ansatz.

Asiatische Hersteller beweisen seit Jahren auch im Pkw-Segment, dass die Brennstoffzellentechnologie marktreif ist und die Brennstoffzellen-Pkw in Serie produziert werden können. Diese Hersteller skalieren aktuell ihre Produktionskapazitäten auf und investieren dabei auch in Produktionslinien außerhalb ihrer Heimatländer, insbesondere in China. Weitere OEMs aus Asien haben angekündigt, Wasserstoff-Pkw zu entwickeln. Deshalb ist es unser Ziel, die Preise für die Komponenten und Fahrzeuge in den nächsten Jahren weiter zu senken, damit ein größeres Fahrzeugangebot entsteht. Die Brennstoffzellenproduktion ist dabei eine deutsche Kernkompetenz. Vielen großen Unternehmen, aber auch vielen Mittelständlern, bietet die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie große Chancen – Stichwort Wertschöpfungstiefe. Deswegen fördert das BMVI nicht nur die Hersteller und die Anschaffung von Brennstoffzellenfahrzeugen, sondern nimmt auch gezielt die Zulieferindustrie und deren Zukunftsfähigkeit in den Blick.



## Kurz berichtet

### UN-Klimaverhandlungen in Glasgow

Die UN-Klimakonferenz in Glasgow ging am 13. November mit einer durchwachsenen Bilanz zu Ende. Teilnehmer und Beobachter waren sich uneins, inwiefern die Ergebnisse als Erfolg zu werten sind. Allen eindringlichen Warnungen von Klimaforschern zum Trotz, gab es wenig Verbindlichkeit. Die vorgelegten Nationalen Klimaschutzpläne waren nicht vollständig, und für den Fall, dass sie umgesetzt werden, führen sie zu einer globalen Temperaturerhöhung um 2,4 Grad Celsius bis zum Jahr 2100. In der Abschlusserklärung wurde festgehalten, dass der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase weltweit noch in diesem Jahrzehnt um 45 Prozent sinken muss, wenn das 1,5-Grad-Limit erreichbar bleiben soll. Zentrale Beschlüsse der Konferenz sind:

- **Kohleausstieg:** Die Selbstverpflichtung zum Ausstieg aus der Kohleverbrennung haben mehr als 190 Staaten, Regionen, Firmen und Institutionen unterzeichnet, auch Deutschland.
- **Klimaschutzpläne:** Schon 2022 sollen die Staaten ihre bislang unzureichenden Klimaschutzpläne für dieses Jahrzehnt nachgebessert haben.
- **Zahlungen:** Die reichen Länder werden aufgefordert, das zugesagte Geld für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel auch zu leisten. 2009 hatten sie in Kopenhagen zugestimmt, bis 2020 jährlich 100 Milliarden Dollar zu mobilisieren. Das haben sie nicht geschafft.
- **USA-China-Pakt:** Die USA und China wollen eine gemeinsame Arbeitsgruppe einrichten und den Umbau zu einer klimaneutralen Weltwirtschaft beschleunigen. China trägt mit 27 Prozent zum weltweiten Treibhausgasausstoß bei, die USA elf Prozent.

Neben den zentralen Beschlüssen brachten Bündnisse unterschiedlicher Länder am Rande der Konferenz weitere Ergebnisse, etwa zur Vermeidung des klimaschädlichen Methanausstoßes, zum Schutz von Wäldern, zum Ausstieg aus Erdöl und Erdgas oder zum Ende des Verbrennungsmotors.

Eine kritische Bewertung der Beschlüsse durch Germanwatch e.V. finden Sie [hier](#).

### Weltweit steigende Kohlesubventionen

Die staatlichen Subventionen für klimaschädigende Technologien, wie der Verbrennung von Kohle und anderen fossilen Energieträgern, nimmt nicht etwa ab, sondern zu, beklagt der Internationale Währungsfonds in einem aktuellen [Arbeitspapier](#). Im Jahr 2020 wurden weltweit 5,1 Billionen Euro in Kohle, Öl und Gas investiert. Europas Anteil liegt bei 241 Milliarden Euro. Die Experten prognostizieren sogar eher noch eine Zunahme in den kommenden Jahren.

### Gesetz zum Stopp der Entwaldung

Am 17. November hat die EU-Kommission den Entwurf für ein Gesetz vorgelegt, das zum Stopp der weltweiten Entwaldung beitragen soll. Importeure von Rindfleisch, Kaffee, Kakao, Palmöl, Soja und Holz müssen demnach künftig dokumentieren, dass ihre Produkte nicht aus entwaldeten Gebieten stammen. Etwa zehn Prozent der Entwaldung, die vor allem in Brasilien, Indonesien, Peru und im Kongo voranschreitet, sind auf den europäischen Konsum zurückzuführen. Bei der Weltklimakonferenz in Glasgow wurde die Beendigung des Kahlschlags bis 2030 beschlossen.

### EU-Richtlinie zum Hinweisgeberschutz

Bis zum 17. Dezember 2021 müssen die Mitgliedstaaten die EU-Richtlinie zum Hinweisgeberschutz umsetzen. Von der Richtlinie Betroffene haben schon vor einiger Zeit damit begonnen, geeignete Systeme und Verfahren zu implementieren. Mit Spannung wird nun das nationale Gesetz erwartet, das Detailfragen klären soll. Schon abzusehen ist, dass Deutschland eine EU-Richtlinie wieder einmal nicht fristgemäß umsetzt.

### EU-Parlamentsbeschluss zur Steuertransparenz

Im November hat das [Europäische Parlament](#) die lang erwartete, wenn auch umstrittene, länderbezogene Steuerberichterstattung auf den Weg gebracht. 18 Monate nach Inkrafttreten der neuen Richtlinie müssen in Europa operierende Unternehmen mit einem konsolidierten Jahresumsatz von weltweit über 750 Millionen Euro in den letzten beiden aufeinanderfolgenden Geschäftsjahren relevante steuerliche Informationen nach Ländern offenlegen (Country-by-Country-Reporting). Dies wird voraussichtlich Mitte 2023 der Fall sein. Die länderbezogene Steuerberichterstattung gilt als wichtige Maßnahme gegen Steuerdumping.

### EU-Agrarreform

Am 23.11. hat das EU-Parlament die Agrarreform verabschiedet und damit die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP) für den Zeitraum 2023 bis 2027 festgelegt. Die Vergabe von einem Viertel des Geldes wird künftig an Umweltauflagen geknüpft. Doch der Großteil der Direktzahlungen an die Landwirte richtet sich auch weiter nach der Größe der Betriebe. Wie die Umweltauflagen genau aussehen werden, ist Sache der EU-Länder. In Deutschland hat



das Bundeslandwirtschaftsministerium hat einen Vorschlag dazu unterbreitet. Eine nötige Übereinkunft mit dem Umweltministerium ist bislang nicht absehbar. Einigen sich die beiden Ministerien nicht, wird die zukünftige Regierung der Ampel-Koalition über die Ausgestaltung der GAP in Deutschland entscheiden.

### Konsultation zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

Im Rahmen der Neugestaltung der Unternehmensberichterstattung zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen lädt die Europäische Kommission zur öffentlichen Online-Konsultation der bisherigen Pläne ein. Künftige Berichtspflichten werden einen erheblich größeren Teil der Unternehmenslandschaft in Deutschland betreffen als das bisherige CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetz. Das [Konsultationsverfahren](#) gliedert sich in fünf Bereiche; Interessensbekundungen werden bis zum 4. Februar 2022 erbeten. Das European Reporting Lab bei der EFRAG hat ihrerseits am 15. November einen [Zwischenstand](#) zu seinen Arbeiten am europäischen Berichtsstandard vorgelegt.

### Anti-Greenwashing-Regeln im Finanzsektor

Die drei europäischen Finanzaufsichtsbehörden (ESAs) – je eine für Börsen, Banken und Versicherungen – haben [Entwürfe für Regeln](#) veröffentlicht, wie Investoren im Rahmen der neuen Anti-Greenwashing-Vorschriften der EU-Taxonomie Angaben zu Produkten machen sollten. Die geplanten technischen Regulierungsstandards (RTS) regeln, wie und in welchem Umfang wirtschaftliche Aktivitäten, in die Finanzprodukte investieren, als ökologisch nachhaltig im Sinne der Taxonomie-Verordnung zu qualifizieren sind.

### Biodiversitätsrisiken für die Finanzmarktstabilität

Ein [Bericht](#) des Network for Greening the Financial System (NGFS), ein Netzwerk der Zentralbanken, bietet den ersten Überblick über Finanzmarktrisiken durch die zunehmend gefährdete Biodiversität. Außerdem enthält der Bericht Überlegungen von Zentralbanken zur Rolle, die das Finanzsystem im vorgeschlagenen Global Biodiversity Framework spielen könnte.

### Frankfurt wird Sitz des ISSB

Frankfurt hat sich im internationalen Wettbewerb um den Standort des im Aufbau befindlichen [International Sustainability Standards Board \(ISSB\)](#) durchgesetzt. Hier wird der Vorstand angesiedelt sein, wichtige Schlüsselfunktionen werden aber auch in Montreal sitzen. Büros sind außerdem in San Francisco, London, Peking und Tokio geplant. Das ISSB soll unter dem Dach der IFRS Foundation globale Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung entwickeln. Gleichzeitig arbeitet bekanntlich auf EU-Ebene die EFRAG gerade an europäischen Standards. Eine Harmonisierung wäre wünschenswert.

### Wie weiter mit Sustainable Finance in Deutschland?

Das Green and Sustainable Finance Cluster Germany (GSFCG) hat unlängst gemeinsam mit der Bürgerbewegung Finanzwende, der Frankfurt School of Finance and Management und dem WWF Deutschland seinen [Abschlussbericht](#) vorgelegt. Dabei ging es um eine „Bedarfserhebung zur Verstetigung eines nachhaltigen Finanzsystems in Deutschland“ und implizit auch um die künftige Rolle des Sustainable-Finance-Beirats, dessen Mandat mit Ende der Legislaturperiode ausgelaufen ist. Die Autoren des Berichts sprechen sich für eine Fortfüh-

rung des Beirats als „Vordenker und Umsetzungsplattform“ aus.

### TERMINE

2. und 3. Dezember 2021:

[14. Deutscher Nachhaltigkeitstag \(Düsseldorf\)](#)

8. Dezember 2021:

[Forum nachhaltiger Konsum \(online\)](#)

15. Dezember 2021: [IRES-Symposium \(Berlin\)](#)

24. bis 28. Januar 2022:

[Fachkongress Kraftstoffe der Zukunft \(online\)](#)

### IMPRESSUM

akzente kommunikation und beratung GmbH (Hrsg.)  
Redaktion: Sabine Braun (ViSdP), Dr. Axel Klein,  
Corneliusstraße 10, D-80469 München

akzente berät Unternehmen, Marken und Organisationen seit über 25 Jahren zu Nachhaltigkeit und Verantwortung – in Strategie, Management, Reporting und Kommunikation. Gemeinsam mit unseren Kunden arbeiten wir an Lösungen zur Zukunftsfähigkeit, Transparenz und Glaubwürdigkeit ihrer Unternehmen.

[www.akzente.de](http://www.akzente.de)