

Stellungnahme

Inception Impact Assessment EU-Taxonomie Zur Konsultation zum Delegierten Rechtsakt der EU-Kommission über die Einführung technischer Kriterien zur Eindämmung und Anpassung an den Klimawandel

(Umweltziele 1 und 2)

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Stand: 24.04.2020

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Kurzzusammenfassung | 3 |
| Einleitung | 5 |
| Technische Schwellenwerte und sektorspezifische Anwendbarkeit..... | 6 |
| Sonstiges | 12 |
| Über den BDI..... | 12 |
| Impressum | 12 |

Kurzzusammenfassung

Die Europäische Kommission führt eine Folgenabschätzung (“Roadmap”) bezüglich der ersten Delegierten Verordnung der EU-Taxonomie durch und konsultiert hierzu öffentlich. Die Delegierten Verordnung definiert die technischen Bewertungskriterien der Taxonomie-Verordnung für die Umweltziele 1 (Eindämmung des Klimawandels) und 2 (Anpassung an den Klimawandel). Neben weiteren Kriterien müssen diese erfüllt sein, damit eine Wirtschaftstätigkeit als “ökologisch nachhaltig” bezeichnet werden kann. Inhaltliche Grundlage stellt der im März 2020 veröffentlichte Bericht der hierfür eingerichteten technischen Expertengruppe dar. Bis Ende 2020 soll die Europäische Kommission eben genannte Prüfkriterien in europäisches Recht überführt haben.

Der BDI nutzt diese Konsultation, um Stellung bezüglich der Ausgestaltung verschiedener technischer Bewertungskriterien zu beziehen. Eine Konsultation auf Basis eines Textentwurfs der Delegierten Verordnung soll im zweiten Halbjahr erfolgen.

Wesentliche Kernpunkte dieser BDI-Stellungnahme:

Aus Sicht des BDI bedarf es einer Einführung einer einheitlichen, wissenschaftlich basierten Methodik der Life-Cycle-Analyse (LCA). In Erwartung der Entwicklung einer solch einheitlichen Methodik sollten lediglich die direkten Emissionen in g CO₂e/kWh als Grenzwerte genutzt werden.

Die Stromerzeugung aus Gas leistet einen wichtigen Beitrag zur Energiewende und sollte als „transitional activity“ eingestuft werden. Sie stellt gesicherte Leistung und kann die Schwankungen der Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien flexibel ausgleichen. Die im Anhang des TEG-Berichtes vom 9. März 2020 vorgesehenen Anforderungen an die LCEA von weniger als 100 g CO₂e/kWh (einschließlich Emissionen aus Förderung, Transport und Speicherung) bei einer Einstufung als „eligible activity“ gehen aber deutlich zu weit, um Stand heute bereits realistisch erfüllbar zu sein.

Laut aktueller Formulierung fällt ausschließlich die Ertüchtigung zur Erhöhung der Beimischungsquote von H₂ oder anderer dekarbonisierter Gase sowie die Erhöhung der Dichtigkeit bei Gastransport- und Verteilernetzen in die nachhaltige Förderung. Aus Sicht des BDI sollte darüber hinaus der Neubau von wasserstofftauglichen Netzen zwingend förderfähig sein, da ein erfolgreicher Hochlauf einer Wasserstoffwirtschaft mit dem Ausbau der entsprechenden Infrastruktur untrennbar einhergeht. Wasserstoffnetze, auch auf Verteilnetzebene, sind deshalb unbedingt als „enabling technologies“ einzustufen.

Im Stahlsektor stellen die vorgeschlagenen, auf den zudem technisch nicht erreichbaren Benchmarks des Emissionshandels basierenden CO₂-Schwellenwerte nach wie vor eine außerordentliche Herausforderung dar.

Problematisch dabei ist, dass die ETS-Benchmarks nicht die ökologische Nachhaltigkeit von Stahl widerspiegeln, da sie weder die Multi-Recyclingeigenschaften von Werkstoffen noch den Lebenszyklus entlang der Stahlwertschöpfungskette ausreichend berücksichtigen. Daher sollte anstatt der ETS-Benchmarks eine Schwellenwertsetzung auf Basis der Norm EN 19694-2 durchgeführt werden. Diese EN wurde im Auftrag der EU-Kommission entwickelt und lässt neben einer ganzheitlichen Lebenszyklusbeurteilung auch die Berücksichtigung realer Standortbedingungen zu.

Für den Verkehrssektor ist von großer Bedeutung, dass die Konsistenz mit bereits bestehenden Verordnungen hinsichtlich der Einheitlichkeit der verwendeten Metrik bzw. Messgrößen bei den Schwellenwerten gewahrt bleibt und die Taxonomie keine bereits bestehenden Regeln erweitert. Grundsätzlich ist die Nachhaltigkeit eines Fahrzeugs nicht ausschließlich anhand seines CO₂-Ausstoßes messbar. Ein unterschiedliches Verständnis von „Nachhaltigkeit“ zwischen den einzelnen Verordnungen sollte vermieden werden. Auch im Gebäudesektor muss die Taxonomie nach Überzeugung des BDI den Vorgaben der erst kürzlich überarbeiteten EU-Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie (EPBD) entsprechen.

Von genereller, aber zentraler Bedeutung ist die Vereinbarkeit des neuen Klassifizierungssystems mit bereits bestehenden Umweltstandards. Die Taxonomie-Standards sollten mit den Kriterien vorhandener Umweltmanagementsysteme wie dem Eco Management und Audit System (EMAS) und ISO 14.000 abgestimmt sein.

Die Ausführungen und genauen Kriterien unserer Argumente sind in Folgendem aufgeführt.

Einleitung

Der BDI begrüßt die Bemühungen der Europäischen Kommission, durch die Einführung eines Klassifizierungssystems („Taxonomie“) einheitliche Standards für nachhaltige Investitionen schaffen zu wollen.

Bei der Ausgestaltung der Taxonomie ist wichtig, dass alle Aktivitäten Berücksichtigung finden, die kurz-, mittel- und langfristig zum Erfolg der Transformation unserer Wirtschaft hin zu mehr Nachhaltigkeit beitragen können. Als Basis hierfür sollte immer ein technologieoffener Ansatz gelten. Die technischen Kriterien der Taxonomie müssten so definiert werden, dass sie für betreffende Unternehmen schnell und ohne übermäßigen Aufwand umsetzbar sind. Quantitative Ziele müssen zwar ambitioniert, aber vor allem realistisch sein. Dies gilt besonders für Technologien, die für den Übergang von großer Wichtigkeit sind. Es muss gewährleistet sein, dass bestehende Anlagen weiterbetrieben und fortentwickelt werden können, während sie parallel schrittweise durch neue Technologien ersetzt werden.

Die Taxonomie sollte Unternehmen neue Chancen für eine erfolgreiche Anpassung ihrer Geschäftsaktivitäten eröffnen. Eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Kriterien, wie in Artikel 19 Absatz 5 der Taxonomie-Verordnung verankert, ist für eine praktikable Ausgestaltung in einem sich schnell fortentwickelnden wirtschaftlichen Umfeld notwendig und daher sehr zu begrüßen.

Zudem ist wichtig, Unternehmen bei der Erfüllung der Offenlegungspflichten in Verbindung mit der Taxonomie-Verordnung nicht zu überfordern. Ein unverhältnismäßig hoher administrativer Mehraufwand muss vermieden werden. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund der derzeitigen großen wirtschaftlichen Herausforderungen der Coronakrise, denen sich Unternehmen noch mittelfristig konfrontiert sehen werden.

Schlussendlich ist für die Entwicklung weiterer technischer Kriterien wichtig, dass diese unter genügender Mitwirkung von Wirtschaftsvertretern außerhalb der Finanzindustrie vollzogen wird. Wir begrüßen daher die Vorgabe der Taxonomie-Verordnung, die Plattform für ein nachhaltiges Finanzwesen in ausgewogener Weise zu gestalten. In diesem Zusammenhang fordert der BDI, mindestens ein Drittel der Plattform mit Wirtschaftsvertretern zu besetzen.

Technische Schwellenwerte und sektorspezifische Anwendbarkeit

1. Energiesektor

Ein wesentliches Element der vorgeschlagenen Kriterien der Umweltziele 1 und 2 der Taxonomie (Klimawandeleindämmung und Klimawandelanpassung) für die Herstellung einer technologieoffenen Vergleichbarkeit im Energiesektor ist das „Life Cycle Emissions Assessment“ (LCEA). Es bietet eine Möglichkeit, die Emissionen aller Technologien zur Strom-, Wärme- und Kältebereitstellung miteinander zu vergleichen. Allerdings gibt es bis heute keine allgemein anerkannte, einheitliche wissenschaftliche LCEA-Methodik, die Vergleichbarkeit und Verlässlichkeit der gemessenen Emissionen gleichermaßen gewährleistet. Die bislang vorgeschlagenen LCEA-Messungen, basierend auf ISO 14067, oder ein auf dem „GHG Protocol Product Lifecycle Standard“ basierender produktbezogener Carbon Footprint (PCF) sind nicht ausreichend, um eine allgemeine LCEA-Methodik darzustellen.

Deshalb bedarf es einer einheitlichen, wissenschaftlich basierten Methodik, die von den zuständigen Behörden und der Kommission in einem möglichst transparenten Prozess entwickelt wird und die Expertise der *Platform on Sustainable Finance* mitberücksichtigt. In Erwartung der Entwicklung einer solch einheitlichen Methodik sollten lediglich die direkten Emissionen in g CO₂e/kWh als Grenzwerte genutzt werden. Zudem sollten LCEA künftig in Form technologiespezifischer Standardwerte genutzt werden und nicht auf Basis individueller projektspezifischer Bewertungen, um dadurch überproportionale bürokratische Belastungen zu vermeiden. Andernfalls drohen neue Investitionshindernisse.

1.1. Wasserstoffherzeugung

Der BDI begrüßt die Anhebung der Grenzwerte für die direkten CO₂-Emissionen bei der Erzeugung von Wasserstoff auf 5,8 t CO₂e/t und für die dabei in der Elektrolyse eingesetzte Strommenge von 58 MWh/t Wasserstoff. Diese Werte sind keinesfalls abzusenken. Der BDI begrüßt den technologieoffenen Ansatz, nach dem nicht nur die Elektrolyse als Option zugelassen ist, sondern auch Verfahren mit Abscheidung von C bzw. CO₂.

1.2 CO₂-Intensität der Stromerzeugung für Elektrolyse (< 100 g CO₂/kWh)

Bei Erfassung der CO₂-Intensität beim Stromverbrauch sollte die Taxonomie anderen Vorgaben der EU nicht widersprechen.

Wird der Strom nicht direkt aus einer Erneuerbaren-Energien-Anlage sondern aus dem Netz bezogen, ist die "grüne" Eigenschaft des Stroms schwer messbar. Das Instrument der Herkunftsnachweise stellt beispielsweise nur eine bilanzielle Messbarkeit her. Einen im Elektrolyseverfahren hergestellten Wasserstoff mit Strombezug aus dem Netz wird man nicht ohne Weiteres als rein „grün“ zertifizieren können, denn es werden eine Reihe an verschiedenen Kriterien erfüllt werden müssen. Diese Schwierigkeit wurde erkannt und aus diesem Grund soll mit dem delegierten Rechtsakt nach Art. 27 RED II eine einheitliche Methodologie entwickelt werden, wann Wasserstoff beim Strombezug aus dem Netz als „grüner“ Wasserstoff gelten kann.

Der Grenzwert von 100g CO₂/kWh ist daher weniger geeignet und überflüssig. In einer Transitionsphase hin zu einem dekarbonisierten Stromsektor sollte die Nutzung eines Strommixes mit höheren Emissionsfaktoren möglich sein.

1.3 Stromerzeugung aus Gas

Die Stromerzeugung aus Gas leistet einen wichtigen Beitrag zur Energiewende. Sie stellt gesicherte Leistung und kann die Schwankungen der Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien flexibel ausgleichen. Gleichzeitig muss aber auch die Stromerzeugung aus Gas ihre THG-Emissionen erheblich reduzieren und langfristig klimaneutral werden.

Die im Anhang des TEG-Berichtes vom 9. März 2020 vorgesehenen Anforderungen an die LCEA von weniger als 100 g CO₂e/kWh (einschließlich Emissionen aus Förderung, Transport und Speicherung) bei einer Einstufung als „eligible activity“ gehen aber deutlich zu weit, um Stand heute bereits realistisch erfüllbar zu sein.

Vielmehr sollte die Stromerzeugung aus Gas als „transitional activity“ eingestuft werden, wenn sie folgende Kriterien erfüllt:

1. Beitrag zur allgemeinen Emissionsminderung, indem die direkten CO₂-Emissionen der Anlage um zehn Prozent unter den EU-Durchschnitt der direkten CO₂-Emissionen pro kWh der nicht-intermittierenden Stromerzeugung gedrückt werden

2. Direkte Emissionen niedriger als 390 g CO₂e/kWh für GuD (CCGT) und niedriger als 500 g CO₂e/kWh für offene Gasturbinen (OCGT)
3. Wesentlicher Beitrag zur Versorgungssicherheit
4. Technische Möglichkeit zur (sukzessiven) Umstellung der Anlage auf erneuerbare oder dekarbonisierte Gase zur Vermeidung von lock-in-Effekten
5. Einhaltung der BAT-AEL (keine strikte Forderung nach unterem Rand der BVT-Schlussfolgerungen)

Spätestens ab 2030 wird ein wachsender Anteil erneuerbarer und dekarbonisierter Gase zur Verfügung stehen. Daher sind die in (1) und (2) angegebenen Obergrenzen ab 2030 alle fünf Jahre abzusenken, um die Einhaltung eines ambitionierten Reduzierungspfads bis 2050 sicherzustellen.

Die Produktion von wasserstofftauglichen Turbinen sollte als „enabling technology“ eingestuft werden und somit förderfähig sein.

1.4 Retrofit von Gastransport- und Verteilnetzen

Laut aktueller Formulierung fällt ausschließlich die Ertüchtigung zur Erhöhung der Beimischungsquote von H₂ oder anderer CO₂-reduzierter Gase sowie die Erhöhung der Dichtigkeit bei Gastransport- und Verteilernetzen in die nachhaltige Förderung. Aus Sicht des BDI sollte darüber hinaus der Neubau von wasserstofftauglichen Netzen zwingend förderfähig sein, da ein erfolgreicher Hochlauf einer Wasserstoffwirtschaft mit dem Ausbau der entsprechenden Infrastruktur untrennbar einhergeht. Wasserstoffnetze, auch auf Verteilnetzebene, sind deshalb unbedingt als „enabling technologies“ einzustufen.

Konkret sollten förderfähig sein:

Alle Gas-, Fern- oder Verteilnetze, die dem System erlauben, reinen Wasserstoff oder erneuerbare Gase zu transportieren.

Alle Verteilnetzaktivitäten, die eine Erhöhung der Beimischung von Wasserstoff oder erneuerbarer Gase im System ermöglichen.

Die Ausbesserung von existierenden Gaspipelines für eine Reduzierung von „Methane Leakage“, wenn die Pipelines „wasserstofftauglich“ bzw. in der Lage sind, andere erneuerbare Gase einspeisen zu können.

2. Herstellung von Eisen und Stahl

Der BDI begrüßt die zusätzliche Einführung eines Schwellenwerts für Koks, die Anerkennung der Rolle von Minderungsmaßnahmen und die Rolle von “grünem” und recyceltem Stahl. Diese Elemente stellen einen wichtigen Fortschritt im Vergleich zu den TEG-Berichten vom Juni 2019 dar.

Die vorgeschlagenen, auf den zudem technisch nicht erreichbaren Benchmarks des Emissionshandels basierenden CO₂-Schwellenwerte stellen nach wie vor eine außerordentliche Herausforderung dar. Problematisch dabei ist, dass die ETS-Benchmarks nicht die ökologische Nachhaltigkeit von Stahl widerspiegeln, da sie weder die Multi-Recyclingeigenschaften von Werkstoffen noch den Lebenszyklus entlang der Stahlwertschöpfungskette ausreichend berücksichtigen. Ein solcher Lebenszyklusansatz ist aber gerade Kern der Taxonomie-Verordnung, nach der Auswirkungen einer Wirtschaftstätigkeit im Zusammenhang mit Lebenszyklusauswirkungen zu berücksichtigen sind. Dies wird auch im TEG-Bericht (Seite 21) anerkannt. Daher sollte anstatt der ETS-Benchmarks eine Schwellenwertsetzung auf Basis der Norm EN 19694-2 durchgeführt werden. Diese EN wurde im Auftrag der EU-Kommission entwickelt und lässt neben einer ganzheitlichen Lebenszyklusbeurteilung auch die Berücksichtigung realer Standortbedingungen zu.

Zu begrüßen ist, dass die Taxonomie die positive Rolle der Produktion von “grünem” Stahl und der Kombination von neuer und recycelter Stahlproduktion anerkennt. Die zu erfüllende Bedingung, dass die Emissionen unter die Schwellenwerte fallen müssen, ist mit Bezug auf obige Ausführungen ebenfalls problematisch. Was darüber hinaus fehlt, ist eine klare Definition von „grünem Stahl“ im Sinne von CO₂-neutral hergestelltem Stahl. Ebenfalls kritisch hervorzuheben ist, dass für eine Kombination von Neu- und Recyclingstahlproduktion keine Bewertungskriterien existieren.

3. Verkehr

Für den Verkehrssektor ist von großer Bedeutung, dass die Konsistenz mit bereits bestehenden Verordnungen hinsichtlich der Einheitlichkeit der verwendeten Metrik bzw. Messgrößen bei den Schwellenwerten gewahrt bleibt und die Taxonomie keine bereits bestehenden Regeln erweitert.

3.1. Herstellung kohlenstoffarmer Technologien

Die in der Taxonomie gewählte Messeinheit für die Herstellung kohlenstoffarmer Technologien ist für den Automobilsektor aus mehreren Gründen problematisch. Je nachdem, welches Finanzinstrument angewandt wird,

könnte diese Metrik die grünen Investitionsmöglichkeiten für Unternehmen erhöhen (im Falle von Krediten) oder alternativ Automobilhersteller vollständig von der Möglichkeit ausschließen, hohe Prozentsätze für die Einhaltung der Taxonomie zu erreichen (z. B. bei Aktien).

Die gewählte Metrik spiegelt keine Schwellenwerte wider, die einem relevanten Marktanteil von Fahrzeugen entsprechen. Die Möglichkeit des Automobilsektors, eine hohe „Taxonomiekonformität“ zu erreichen, ist so maßgeblich eingeschränkt. Laut einem Non-Paper der Europäischen Kommission vom 12. November 2018 würde beispielsweise der Anteil der Fahrzeuge, die unter den derzeitigen Schwellenwert fallen würden, im Jahr 2030 bei 29 Prozent liegen. Dies würde zu prozentual niedrigeren Umsätzen mit diesen Fahrzeugen führen, was – gemessen an den aktuellen Schwellenwerten der Taxonomie – wiederum zu einer geringen Konformität mit der Taxonomie führen würde. Darüber hinaus gibt es derzeit nur wenige bis keine schweren Nutzfahrzeuge auf dem Markt, die unter die vorgegebenen Grenzwerte fallen.

3.2 PKW und leichte Nutzfahrzeuge

Für die technischen Kriterien für PKW und leichte Nutzfahrzeuge gilt, dass die Zusammenlegung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen die verschiedenen Facetten dieser völlig unterschiedlichen Fahrzeugsegmente nicht ausreichend erfasst. Im Hinblick auf die CO₂-Emissionen sollten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge in der Tat getrennt voneinander betrachtet werden und Kriterien unterworfen werden, die die Eigenschaften emissionsarmer Fahrzeuge genauestens beschreiben und die das unterschiedliche Gewicht, Nutzung und die durchschnittlichen Emissionen der Fahrzeuge berücksichtigen.

Grundsätzlich ist die Nachhaltigkeit eines Fahrzeugs nicht ausschließlich anhand seines CO₂-Ausstoßes messbar. Die Verordnung 2019/631, die die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen regelt, wurde entwickelt, um sicherzustellen, dass der Verkehrssektor den Zielen des Pariser Abkommens entspricht. Vor diesem Hintergrund sollten alle Aktivitäten, die auf die Erfüllung der CO₂-Standards abzielen, auf die Einhaltung der Taxonomie angerechnet werden. Ein unterschiedliches Verständnis von „Nachhaltigkeit“ zwischen den einzelnen Verordnungen sollte vermieden werden.

Mit Blick auf das erste Umweltziel der Taxonomie (Klimaeindämmung) sollte, wie bereits erwähnt, eine Differenzierung der Schwellenwerte zwischen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen vorgenommen werden. Tatsächlich sollte der Grenzwert für leichte Nutzfahrzeuge auf 70g/km

(WLTP) festgelegt werden. Die Taxonomie-Schwellenwerte sollten sich nicht auf die Bestimmungen konzentrieren, die sich aus der Clean-Vehicles-Directive ableiten. Die Schwellenwerte sollten stattdessen die CO₂-Flottenregulierung als Rechtsgrundlage berücksichtigen und die Förderfähigkeit emissionsarmer Fahrzeuge mindestens bis 2030 verlängert werden.

3.3. Schwere Nutzfahrzeuge

Auch für den Straßengüterverkehr gilt, dass die in der Taxonomie verwendeten Messgrößen mit der in der Gesetzgebung zu den CO₂-Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge verwendeten Metrik übereinstimmen sollte, um die Konsistenz zwischen den EU-Verordnungen zu wahren. So sollten die technischen Screening-Kriterien die CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer (g CO₂/tkm) anstelle von g CO₂/km berücksichtigen.

Abschließend ist anzumerken, dass sowohl bei PKW als auch bei leichten und schweren Nutzfahrzeugen von einer reinen Fokussierung auf die Auspuffemissionen abgesehen werden sollte. Dieser Ansatz steht in scharfem Kontrast dazu, dass die Taxonomie für alle Technologien offen sein soll, die einen wesentlichen Teil zum Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 beitragen können. Neben der Elektromobilität werden auch andere Kraftstofftechnologien erforderlich sein, um dieses Ziel zu erreichen. Die Anwendung synthetischer Kraftstoffe, die aus erneuerbaren Energien hergestellt werden, sollte daher auch in der Taxonomie berücksichtigt werden.

4. Gebäude

Die Taxonomie muss nach Überzeugung des BDI den Vorgaben der erst kürzlich überarbeiteten EU-Gebäudeenergieeffizienzrichtlinie (EPBD) entsprechen. Es ist zu begrüßen, dass die EPBD-Vorgaben im Entwurf für die Taxonomie als Orientierung gewählt werden. Benötigt wird eine 1:1-Entsprechung. Der Entwurf der Taxonomie muss dahingehend überprüft und bedarfsweise angepasst werden.

Die Absicht zur Berücksichtigung von in Baustoffen enthaltenen (verkörperten) CO₂-Emissionen ist grundsätzlich zu begrüßen. Es muss jedoch bedacht werden, dass die Baustoff-Branchen bereits dem Europäischen Emissionshandelssystem (ETS) unterliegen. Die in Baustoffen enthaltenen CO₂-Emissionen sind also schon heute berücksichtigt.

Der Wunsch, dass spätestens alle ab 2030 neu gebauten Gebäude keine CO₂-Emissionen mehr verursachen, ist nachvollziehbar, darf jedoch nicht zu Überforderungen von Investoren, insbesondere privater Bauherren, führen.

Die Bezahlbarkeit des Bauens und Wohnens muss gewährleistet bzw. darf nicht zusätzlich erschwert werden. Zukünftige Aufgabe der Europäischen Kommission und der Plattform muss es sein, zusätzliche Anreize für klimafreundliches Bauen und Wohnen zu schaffen und von verpflichtenden Vorgaben ohne finanzielle Unterstützung Abstand zu nehmen.

5. Sonstiges

Von genereller, aber zentraler Bedeutung ist die Vereinbarkeit des neuen Klassifizierungssystems mit bereits bestehenden Umweltstandards. Die Taxonomie-Standards sollten mit den Kriterien vorhandener Umweltmanagementsysteme wie dem Eco Management und Audit System (EMAS) und ISO 14000 abgestimmt sein.

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

Abteilung Research, Industrie- und Wirtschaftspolitik

Dr. Klaus Günter Deutsch
Abteilungsleiter
T: +493020281591
K.Deutsch@bdi.eu

Sven Schönborn
Referent
T: +3227921011
S.Schoenborn@bdi.eu

Abteilung Energie- und Klimapolitik

Dr. Carsten Rolle
Abteilungsleiter
T: +493020281595
C.Rolle@bdi.eu

Lilly Höhn
Referentin
T: +493020281407
L.Hoehn@bdi.eu

Abteilung Mobilität und Logistik

Jürgen Hasler
Abteilungsleiter
T: +493020281436
J.Hasler@bdi.eu

Jessica Przybylski Referentin
T: +3227921009
J.Przybylski@bdi.eu

Abteilung Umwelt, Technik und Nachhaltigkeit

Dr. Thomas Holtmann
Abteilungsleiter
T: +493020281550
T.Holtmann@bdi.eu

Dr. Claas Oehlmann
Referent
T: +493020281606
C.Oehlmann@bdi.eu

BDI-Initiative „Energieeffiziente Gebäude“

Wilko Specht
Geschäftsführer
T: +4903020281599
w.specht@ieg.bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 1166