

## Storz will ins Brücken-Geschäft

VON JOACHIM MAHRHOLDT

**Tuttlingen/Neustadt** – Das Tuttlinger Verkehrswegebau-Unternehmen Storz hat einen neuen Geschäftsbereich „Bauwerksinstandsetzung“ gegründet und ihn in Neustadt im Schwarzwald angesiedelt. Von dort aus sollen die Spezialisten für Brücken- und Ingenieurbau Projekte im ganzen Südwesten betreuen. Leiter der Niederlassung ist der 55-jährige Bauingenieur Bernd Weimer. In Deutschland gibt es allein Zehntausende von Brücken – sogenannte „Ingenieurbauwerke“ – an Autobahnen, Bundesfernstraßen, Landes- und Kommunalstraßen. „Eine Mammutaufgabe, die alle instand zu halten oder instand zu setzen“, sagt Weimer. Der gebürtige Schwenninger, der jahrelang praktische Erfahrung im Brückenbau und -erhalt gesammelt hat, sieht sich und seine Kollegen mit einem erheblichen Investitionsbedarf konfrontiert: „Die Gelder der öffentlichen Hand stehen eigentlich zur Verfügung. Was fehlt, ist qualifiziertes Personal auf allen Ebenen.“

Der inhabergeführte Mittelständler mit 120 Millionen Euro Jahresumsatz zählt bereits rund 700 Angestellte. Erhalt und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur sei eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben im Bausektor, erläutert der Ingenieur. Man habe zu lange von der Substanz gelebt, der Nachholbedarf sei groß. Deshalb wolle der Verkehrswegebauer Storz künftig Synergien nutzen und Fahrbahn- und Bauwerksinstandsetzung aus einer Hand anbieten. Weimer: „Mit dem Know-how meiner Kollegen wird das unsere Bauprojekte beschleunigen.“ Weimer freut sich, dass gerade Neustadt firmenintern den Zuschlag für den neuen Bereich bekommen hat: „Wir liegen hier geografisch und strategisch mitten im Tätigkeitsbereich der Storz-Unternehmensgruppe, die vom östlichen Bodensee bis nach Basel und hoch nach Stuttgart reicht.“

## Annuitätendarlehen

Anbieter	Effektivzins in %		
	5 J.	10 J.	10 Jahre*
Hypovereinsbank	0,70	1,00	17.437,51
Sparbank BW	0,95	1,09	18.651,77
Debeka Bausparkasse		1,21	20.904,45
Commerzbank	1,02	1,24	21.423,87
Aachener Bauspark	0,94	1,25	21.597,00
PSD RheinNeckarSaar	0,99	1,25	21.250,81
BB-Bank Konstanz		1,29	22.116,29
ING-DiBa	1,16	1,34	22.635,34
Voba S. Baar Hegau	1,07	1,34	22.981,18
Deutsche Bank	0,98	1,36	23.499,96
Wüstenrot Bauspark	1,00	1,56	26.954,42
Schlechtester Anbieter	1,15	1,83	31.090,15

Trend: → stagnierend

\* Zinszahlung bei einer Darlehenssumme von 200.000 Euro, 2,5% Tilgung; ohne Berücksichtigung von Gebühren, die die Höhe des ausschlaggebenden Effektivzinses beeinflussen.

QUELLE: [bajlo.de](http://bajlo.de) STAND: 09.11.2017



ABONNENTEN KÖNNEN EINE DREISEITIGE ÜBERSICHT VON ZINSKONDITIONEN KOSTENLOS AUS DEM INTERNET HERUNTERLADEN:

[WWW.SUEDKURIER.DE/ABOVORTEIL-TIPP](http://WWW.SUEDKURIER.DE/ABOVORTEIL-TIPP)

BITTE HALTEN SIE DAZU IHRE ABONNENTENNUMMER BEREIT.

## NACHRICHTEN

### ADIDAS

#### Sportartikelhersteller mit Gewinnsprung

Der Sportartikelhersteller Adidas hat sein Wachstumstempo im dritten Quartal etwas verlangsamt. Beim Gewinn machte der Konzern allerdings einen großen Satz nach vorn. Wie Adidas mitteilte, stieg der Umsatz zwischen Juli und September um 8,7 Prozent auf 5,7 Milliarden Euro. Unter dem Strich verdiente Adidas mit 526 Millionen Euro gut 36 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei hilft, dass der Konzern seine Kosten im Griff hat und viele Produkte verkauft, die eine hohe Marge bringen. (dpa)

### COMMERZBANK

#### Finanzinstitut profitiert von Verkäufen

Immobilien- und Beteiligungsverkäufe haben der Commerzbank zu einem merklichen Gewinn im dritten Quartal verholfen. Unterm Strich stand ein Plus von 472 Millionen Euro, wie der Deutsche-Bank-Rivale in Frankfurt mitteilte. Im Vorjahreszeitraum hatte hier noch ein Verlust von 288 Millionen Euro gestanden und auch im Vorquartal hatte die Commerzbank wegen Kosten für ihren laufenden Umbau Geld verloren. Im Gesamtjahr erwartet der Vorstand weiterhin ein leicht positives Ergebnis. (dpa)

### CONTINENTAL

#### Autozulieferer verdient wieder mehr

Der Autozulieferer und Reifenhersteller Continental hat in den ersten neun Monaten trotz der Belastungen wegen höherer Rohstoffpreise deutlich mehr verdient. Unter dem Strich blieben rund 2,2 Milliarden Euro in der Kasse – 10,3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum, wie Continental in Hannover mitteilte. Das Unternehmen rechnet wegen steigender Rohstoffpreise im Reifengeschäft unverändert mit Belastungen von 450 Millionen Euro für 2017. Der Umsatz legte von Januar bis September um 9 Prozent auf rund 32,7 Milliarden Euro zu. (dpa)

### MUNICH RE

#### Rückversicherer von Wirbelstürmen gebeutelt

Nach der Wirbelsturm-Serie in den USA und der Karibik erwartet die Munich Re nur noch einen kleinen Gewinn in niedriger dreistelliger Millionenhöhe. Das gilt aber auch nur für den Fall, dass die Geschäfte des weltgrößten Rückversicherers bis zum Jahresende normal verlaufen, wie Finanzvorstand Jörg Schneider sagte. Die drei Stürme „Harvey“, „Irma“ und „Maria“ und weitere Großschäden bedeuten für das Unternehmen eine Belastung von 3,2 Milliarden Euro. (dpa)



Die Sonne geht hinter dem Steinkohlekraftwerk Mehrum bei Hohenhameln (Niedersachsen) auf. Nach langem Streit steht jetzt ein Kompromiss zur Reform des europäischen Emissionshandels, der den Klimaschutz in Fabriken und Kraftwerken voranbringen soll. BILD: DPA

- Der Kampf gegen Dreckschleudern wird verschärft
- EU ordnet den Handel mit CO<sub>2</sub>-Papieren neu
- Industrie und Kraftwerksbetreiber müssen nachrüsten

VON DETLEF DREWES

**Brüssel** – Nach den Autos müssen auch Unternehmen und Kraftwerke bis 2030 deutlich sauberer werden. In der Nacht zum Donnerstag einigten sich die Verhandlungspartner der Europäischen Union in Brüssel auf eine Reform des Emissionshandels, der zwar schon 2005 eingeführt wurde, aber noch nie richtig funktioniert hat. Das dürfte nun anders werden. Konzerne sollen umdenken und Energieversorger brauchen neue Ideen. Denn wer viel CO<sub>2</sub> in die Luft bläst, produziert teurer. Hier die wichtigsten Fragen und Antworten.

**1 Was ist der Emissionshandel eigentlich?** Unternehmen, die CO<sub>2</sub> ausstoßen, müssen seit 2005 bei der Regierung des Landes, in dem die Anlage steht, Emissionszertifikate kaufen – eines für jede Tonne Kohlendioxid. Für Kraftwerksbetreiber gilt das ebenso, aber deren Papiere gibt es lediglich bei Auktionen. Die Absicht ist klar: Wer nicht in eine klimaschonende Produktion investiert, braucht viele Papiere, zahlt also drauf. Wer allerdings seine CO<sub>2</sub>-Emissionen senkt, kommt mit weniger Zertifikaten aus und kann nicht benötigte sogar verkaufen, macht also einen Gewinn. Diese Regelung gilt für rund 11 000 Firmen und Kraftwerke in den Mitgliedstaaten.

**2 Warum hat das System bisher nicht funktioniert?** In den vergangenen Jahren gab es zu viele Zertifikate, sodass der Preis immer weiter sank. Außerdem hatten die Mitgliedstaaten für zahlreiche energieintensive Bereiche Ausnahmen erlaubt. Experten gehen davon aus, dass die Papiere pro Tonne CO<sub>2</sub> rund 25 Euro kosten müssten, um eine Wirkung zu erzielen. In diesem Jahr lag der Preis

zwischen fünf und sieben Euro. Das war deutlich zu wenig.

**3 Was passiert denn jetzt?** Das Ziel der EU besteht darin, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 43 Prozent gegenüber 2005 zu senken. Man hat sich nun darauf verständigt, jedes Jahr 2,2 Prozent der Verschmutzungs-Bons vom Markt zu nehmen. Bisher waren das nur 1,74 Prozent. Umgerechnet bedeutet dies, dass etwa 550 Millionen Tonnen Kohlendioxid weniger ausgestoßen werden dürfen. Ein Teil der jährlich einkassierten Papiere wandert in eine Reserve, ein anderer Teil verschwindet aber endgültig vom Markt. Mit dieser Verknappung dürfte der Preis für die Zertifikate steigen, sodass es wieder günstiger ist, in grüne Produktionsmethoden zu investieren.

**4 Wie viele Papiere sind denn im Umlauf?** 2013 standen 2,084 Milliarden Zertifikate zur Verfügung.

**5 Wie groß ist die Gefahr, dass energieintensive Betriebe ihre Standorte hinter die Grenzen in ein Nicht-EU-Land verlegen?** Es gibt etwa 50 Industriebereiche, die vom Zertifikate-Handel besonders betroffen sind. Dazu zählen die Stahl- und auch die Zementbranche, weil sie sehr viel Energie verbrauchen. Für diese Sektoren soll es Ausnahmen geben: Obwohl die Gesamtzahl der Papiere verringert wird, können die Mitgliedstaaten etwa 3,5 Prozent mehr kostenlose CO<sub>2</sub>-Bons an energieintensive Betriebe ausgeben.

**6 Was bedeutet diese Reform für die umstrittenen Kohlekraftwerke?** In Deutschland wird die Hälfte der Emissionen durch das Zertifikate-System erfasst. Da die Bundesrepublik ihre Kli-

maziele für 2020 wohl verfehlen dürfte, rechnen Experten mit steigendem Druck auf die Betreiber von Kohlekraftwerke, diese stillzulegen. EU-weit ist die Lage anders. Für ärmere Mitgliedstaaten wie Rumänien und Bulgarien gibt es einen neuen Fonds, aus dem die Umrüstung von Unternehmen und Energiebetrieben unterstützt wird. Bukarest und Sofia dürfen aus dem Fonds auch bestehende Kohlekraftwerke umrüsten.

**7 Was habe ich als Verbraucher eigentlich von diesem Handel mit Verschmutzungsrechten?** Wenn weite Teile der Wirtschaft auf CO<sub>2</sub>-ärmere Produktion umstellen, hat jeder etwas davon. Hinzu kommt, dass die EU-Kommission von den Mitgliedstaaten erwartet, die Einnahmen aus dem Emissionshandel so zu investieren, dass weitere Einsparungen des Klimakillers möglich werden. Gedacht ist beispielsweise an die Förderung sparsamer Heizungen oder besser gedämmter Häuser im privaten wie im öffentlichen Bereich. Das Bundesumweltministerium ist überzeugt: „Vom Emissionshandel profitiert jede und jeder Einzelne.“ Wenn das System funktioniert, ist Klimaschutz für die Wirtschaft relativ kostengünstig.

**8 Warum wurde eigentlich so lange gestritten?** Über die großen Linien waren sich Europäische Kommission, EU-Staaten und EU-Parlament recht schnell einig. Gestritten wurde über Sonderregeln und Details, denn im Kleingedruckten ist das System ziemlich kompliziert. Eine Sorge ist das sogenannte Carbon Leakage: Die Gesetzgeber wollen vermeiden, dass Fabriken aus Europa in Weltregionen mit weniger strengen Klimaregeln abwandern. Besonders gefährdete Branchen bekommen deshalb alle Zertifikate gratis. Wer auf diese Liste darf, war zeitweise umstritten. Zuletzt ging es um Regeln eines neuen Fonds, der ärmeren EU-Staaten beim Modernisieren ihrer Energiesysteme helfen soll.

## DIE ÖKONOMISCHE FRAGE

### Müssen wir 20 Kohlekraftwerke stilllegen?



Das bloße Abschalten von Energie-Anlagen ist wirkungslose Symbolpolitik. Wirksamer wäre es, Emissionsrechte zu kaufen und diese zu vernichten.

VON FRIEDRICH BREYER

In den derzeitigen Sondierungen für eine Jamaika-Koalition bestehen die Grünen darauf, dass die 20 dreckigsten Kohlekraftwerke sofort stillgelegt werden. Nur so könnte Deutschland seine nationalen Klimaziele für 2020 und 2030 noch erreichen. Diese Forderung klingt vernünftig, übersieht aber zwei Tatsachen. Erstens: Durch die Stilllegung würde der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Europa um kein Gramm sinken. Zweitens:

Dem Weltklima ist es egal, wo eine Tonne CO<sub>2</sub> emittiert wird; es kommt nur auf die Gesamtmenge an.

Die zweite Tatsache ist unstrittig, die erste dürfte jedoch manchen Leser überraschen und muss daher erklärt werden: Die Stromerzeugung ist Teil des Europäischen Emissionshandels-systems, an dem alle EU-Mitglieder sowie Norwegen und Island teilnehmen. Diese Länder haben sich darauf geeinigt, wie viele Verschmutzungsrechte jedes Jahr ausgegeben werden, und begrenzen dadurch den Gesamtausstoß von Klimagasen einschließlich des CO<sub>2</sub>. Die Menge sinkt jedes Jahr um etwa zwei Prozent, weil die beteiligten Staaten sich einig sind, dass eine Reduktion des Ausstoßes von Klimagasen zur Bekämpfung der Erderwärmung nötig

ist. Andererseits gilt aber auch: Wenn deutsche Kraftwerke weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen, etwa weil Kohle- durch Gas-kraftwerke oder sogar durch Windräder ersetzt werden, dann wird in anderen Ländern oder in anderen Industrien, die im Handelssystem erfasst sind, wie der Zementindustrie, die gleiche Menge Kohlenstoffdioxid zusätzlich emittiert, da die Gesamtmenge von vornherein festgelegt ist.

Der einzige Zweck, dem der Ausstieg aus der Kohleverstromung in Deutschland dennoch dienen kann, ist die Einhaltung der nationalen Klimaziele, zu denen sich frühere Bundesregierungen verpflichtet haben. Es wäre aber dem Weltklima nicht zuträglich, wenn einfach deutsche CO<sub>2</sub>-Emissionen durch französische oder englische ersetzt

würden. Was kann Deutschland tun, um zugleich seine eigenen Klimaziele zu erreichen und den weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken? Dazu gibt es zwei wirksame Strategien: Die Bundesrepublik könnte zum einen Emissionsrechte aufkaufen und vernichten. Da der Preis pro Tonne CO<sub>2</sub> gegenwärtig nur bei 8 Euro liegt, würden wir mit wenig Geld einen hohen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten. Verschmutzungsrechte vom Markt zu nehmen, wenn sie zu billig sind, entspricht übrigens genau dem aktuellen Vorschlag der estnischen Ratspräsidentschaft.

Zum anderen könnte die Regierung Maßnahmen in den Wirtschaftsbereichen ergreifen, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, zum Beispiel dem Verkehr. Dabei könnte sie sogar

drei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Wenn sie im Zuge der Einführung einer Pkw-Maut die ökologisch unsinnige Kraftfahrzeugsteuer, die ja den ruhenden Verkehr besteuert, nicht nur absenkt, sondern vollkommen streicht und dafür die Mineralölsteuer erhöht, macht sie die Maut EU-konform, spart die Erhebungskosten der Kfz-Steuer und verteuert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Autofahren. Schließlich wird dadurch auch noch das Elektroauto attraktiver. Die bloße Stilllegung von Kohlekraftwerken ist dagegen wirkungslose Symbolpolitik.

Der Verfasser lehrt Wirtschafts- und Sozialpolitik an der Universität Konstanz und ist Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundeswirtschaftsministerium.