



An
die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus
den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie an
den Bundesminister für Finanzen

Wien, 07. Mai 2018

Stellungnahme von Greenpeace zum Entwurf der Klima- und Energiestrategie der Österreichischen Bundesregierung

Sehr geehrte Frau Bundesministerin, sehr geehrte Herren Minister!

Zum vorliegenden Entwurf der Klima- und Energiestrategie (KES) nimmt Greenpeace wie folgt Stellung:

Um die Pariser Klimaziele zu erreichen, bräuchte es dringend eine *“Neuorientierung der künftigen Klima-, Energie- und Mobilitätspolitik”*, wie in der KES auf Seite 6 zu lesen ist. Der vorliegende Entwurf ist allerdings nicht geeignet, diese Neuorientierung sicherzustellen oder einzuleiten. Dafür fehlen ausreichende Ziele, konkrete Maßnahmen, klare Zuständigkeiten, verbindliche Zeitpläne und vor allem eine gesicherte Finanzierung für sämtliche Vorhaben. Darüber hinaus weist der am 3.4.2018 eingeleitete Beteiligungsprozess gravierende Mängel auf.

Unsere kritische Würdigung der KES im Detail:

1. Einleitende Bemerkungen zum Beteiligungsprozess: Verletzung der Aarhus-Konvention

Eine juristische Analyse des Ökobüros im Auftrag von Greenpeace kommt zu dem Schluss, dass der Beteiligungsprozess zur KES aus folgenden Gründen nicht den Vorgaben der Aarhus-Konvention entspricht:

- (1) Es fehlt ein rechtlicher und transparenter Rahmen für den Beteiligungsprozess. Die Öffentlichkeit wird nicht ausreichend über Sinn, Zweck und Ergebnis der Beteiligung informiert.
- (2) Die für die gesamte Konsultation vorgesehene Frist von fünf Wochen ist für derartige Prozesse zu kurz.
- (3) Die selektiven Stakeholder-Gespräche können eine volle Beteiligung der Öffentlichkeit nicht ersetzen und erfüllen damit nicht die Vorgaben der Aarhus Konvention.
- (4) Darüber hinaus sind die Möglichkeiten sich zu beteiligen unzureichend: Auf der entsprechenden Website ist lediglich ein simples Texteingabefeld vorgesehen, weitere Dokumente oder komplexe Analysen können nicht übermittelt werden.
- (5) Auch sind die vorgesehenen Zeiträume vermutlich unzureichend, um alle Beiträge und Stellungnahmen bis zur geplanten Fertigstellung der Strategie umfassend zu berücksichtigen.



Greenpeace fordert daher einen ernsthaften und transparenten Beteiligungsprozess, der den Anforderungen der Aarhus-Konvention entspricht. Erste Schritte in diese Richtung wären:

- Umfangreiche Informationen an eine breite Öffentlichkeit über den Beteiligungsprozess zur KES
- Echte Beteiligungsmöglichkeiten für eine breite Öffentlichkeit zusätzlich zu den geplanten Stakeholder-Workshops
- Volle Transparenz bei allen Beteiligungsprozessen: Veröffentlichung der schriftlichen Stellungnahmen, volle Information über sämtliche Workshops und runden Tische sowie Dokumentation aller Sitzungen
- Volle Transparenz über den weiteren Prozess: Wie werden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und in die KES eingearbeitet und welche Vorschläge aus welchen Gründen abgelehnt oder angenommen?

2. Ambitioniertere Ziele

2.1 Treibhausgas-Reduktionsziele

Obwohl in der Strategie mehrfach der Begriff "Dekarbonisierung" vorkommt, fehlen einerseits ein qualitatives Ziel und andererseits ein verbindlicher Reduktionspfad bis 2050 mit konkreten Zwischenzielen. In Bezug auf das Reduktionsziel bis 2030 bleibt der Entwurf bei den EU-Mindestvorgaben einer THG-Reduktion von 36 Prozent. Wie bereits von einigen Mitgliedsstaaten der EU, darunter etwa Frankreich, die Niederlande oder Schweden mehrfach festgestellt wurde, ist dieses Ziel nicht einmal ansatzweise geeignet, um die von der EU angekündigten Emissionsreduktionen von 80-95 Prozent bis 2050 zu erreichen.

Wir weisen in diesem Zusammenhang mit Nachdruck darauf hin, dass jede Verzögerung von deutlichen THG-Reduktionen in weiterer Folge zu hohen Kosten führen wird.

Positiv anzumerken ist die Tatsache, dass es für die Sektoren Gebäude und Verkehr jeweils Sektorziele gibt - auch wenn diese sehr niedrig sind. Zu kritisieren ist jedoch, dass für alle anderen Sektoren, wie etwa Landwirtschaft oder Abfallwirtschaft überhaupt keine Ziele festgelegt wurden. Im Österreichischen Klimaschutzgesetz wurden noch für sechs Sektoren THG-Reduktionsziele normiert, ein Wegfall von Klimazielen für vier Sektoren wäre ein inakzeptabler Rückschritt in der österreichischen Klimapolitik!

Greenpeace fordert ein verbindliches Reduktionsziel von mindestens 55 Prozent bis 2030, und mindestens 90 Prozent bis 2050 sowie zumindest ein entsprechendes Zwischenziel bis 2040. Darüber hinaus müssen die Sektorziele angepasst und um die vier fehlenden Sektoren (Abfallwirtschaft, Energie und Industrie (Non-ETS), Fluorierte Gase sowie Landwirtschaft) erweitert werden. Diese Ziele könnten in das bestehende Klimaschutzgesetz eingearbeitet werden.

2.2 Ausbauziele für Erneuerbare Energien

Positiv, wenn auch nicht neu, ist das Ziel 100 Prozent des Strombedarfs bis 2030 aus erneuerbaren Energien zu decken. Allerdings soll das entsprechende Energiegesetz NEU laut Klima- und Energiestrategie erst "spätestens 2020 in Kraft" treten.



Bei dem Anteil erneuerbare Energie an der gesamten Energieaufbringung, ist das Ziel 45-50 Prozent bis 2030 aus Sicht von Greenpeace zu gering.

Spätestens im Jahr 2020 sollte Österreich aus der Kohleverstromung ausgestiegen sei. Dieses Ziel sollte explizit in der KES festgehalten werden.

Greenpeace fordert daher eine frühere Umsetzung des neuen Energiegesetzes sowie eine Anhebung des Ziels für den Anteil von erneuerbaren Energien an der gesamten Energieaufbringung auf 60 Prozent bis zum Jahr 2030.

2.3 Energiesparziele

In der KES ist ausschließlich vorgesehen die Energieintensität (also den Energieverbrauch im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt) zu senken, es gibt allerdings kein konkretes und absolutes Energiesparziel. Das bestehende verfassungsrechtlich verankerte Energiesparziel des [Bundes-Energieeffizienzgesetzes](#) (Senkung des Endenergieverbrauchs auf maximal 1050 Petajoule bis 2020) ist in der Strategie weder erwähnt noch soll es fortgeschrieben werden. Die Abwendung von einem gesamtstaatlichen Energiesparziel ist eine langjährige Forderung der Industriellenvereinigung (IV), die sich schon in der Vergangenheit [gegen wirksame Energiesparziele oder Maßnahmen ausgesprochen hatte](#). Sämtliche Energiewende-Szenarien gehen allerdings davon aus, dass ein naturverträglicher Umstieg auf 100 Prozent Erneuerbare nur möglich ist, wenn der Energieverbrauch deutlich sinkt. Die ["Energie- und Klimazukunft Österreich"](#) von Greenpeace, Global 2000 und WWF etwa zeigt, dass eine nahezu vollständige Dekarbonisierung möglich ist, dazu allerdings der Energieverbrauch bis 2050 um die Hälfte gesenkt werden muss. Dies deckt sich mit den Ergebnissen des Österreichischen Sachstandsbericht Klimawandel des Austrian Panel on Climate Change.

Greenpeace fordert daher die Fortschreibung des verbindlichen Energiesparziels aus dem Bundes-Energieeffizienzgesetz. Langfristiges Ziel muss eine Halbierung des Energieverbrauchs bis zum Jahr 2050 sein, bis dahin sollten verbindliche Zwischenziele sowie ein entsprechendes Monitoring und ausreichende Maßnahmen festgelegt werden.

3. Nachhaltige Finanzen

Eine erfolgreiche Klimapolitik lenkt staatliche und private Investitionen in Richtung Klimaschutz und vermeidet darüber hinaus Investitionen in klimaschädliche Projekte.

Im Entwurf wird daher richtigerweise festgestellt, dass *"ein erfolgreicher Dekarbonisierungspfad bedeutet, dass öffentliche und private Finanzen sowie das damit verbundene Investitionsumfeld kosteneffektiv und nachhaltig zur Einhaltung der Klima- und Energieziele beitragen"*. Zu diesem Zweck sollen u.a. *"investitions- und strukturpolitische Reformen (vorangetrieben werden), die den Übergang zu einer kohlenstoffarmen und energieeffizienten Wirtschaft erleichtern"* und *"langfristige kohlenstoffintensive Investitionen"* vermieden werden, um das Risiko von stranded assets zu minimieren.



Das Problem: weder hält sich die Bundesregierung in ihrer aktuellen Politik an diese Vorgaben, noch stehen im Entwurf der KES Maßnahmen, die an dieser Politik irgendetwas ändern würden.

3.1 Ökosoziale Finanzreform und Abschaffung kontraproduktiver Subventionen

Die wichtigste und größte Herausforderung auf dem Weg zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft ist der Umbau des Steuer- und Abgabensystems. Eine grundlegende Reform des Steuersystems, die ArbeitnehmerInnen entlastet, den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen ahndet und klimafreundliches Verhalten belohnt, ist das Um und Auf effektiver Klimapolitik. Bis auf einige vage Andeutungen ist im vorliegenden Entwurf weder ein entsprechendes Ziel noch konkrete Maßnahmen definiert. Gleichzeitig plant die Bundesregierung im Jahr 2020 eine große Steuerreform. Wenn die Klimastrategie nicht das handlungsleitende Dokument für diese Steuerreform wird und die Regierung nicht die entsprechenden Weichen in Richtung Klimaschutz legt, wäre das eine verpasste und wahrscheinlich unwiederbringliche Möglichkeit, den negativen Emissionstrend effektiv und rechtzeitig umzukehren.

Unter dem Titel "Analyse kontraproduktiver Subventionen" ist lediglich geplant, bis Juni 2019 eine Liste von Subventionen zu erstellen, "die den Energie- und Klimazielen, inklusive der damit verknüpften Implikationen für den Standort Österreich, entgegenstehen". Wo in früheren Entwürfen der KES von einer "gezielten Anpassung" des Förder- und Abgabensystems die Rede war, soll jetzt nur mehr "evaluiert" werden. Warum etwa eine Liste an umweltschädlichen Subventionen erst bis Juni 2019 erstellt werden sollte, erschließt sich nicht. Eine detaillierte Liste an derartigen Subventionen, die in Summe bis zu 4,7 Milliarden Euro pro Jahr ausmachen, wurde bereits im Februar 2016 durch das Wirtschaftsforschungsinstitut im Auftrag des Klima- und Energiefonds, das dem Umweltministeriums und Verkehrsministeriums untersteht, erstellt.

Greenpeace fordert daher ein klares Bekenntnis zu einer öko-sozialen Steuerreform, einen verbindlichen Zeitplan sowie konkrete Zuständigkeiten für deren Umsetzung. Die KES muss das handlungsleitende Dokument für die von der Bundesregierung angekündigte Steuerreform 2020 sein.

Darüber hinaus soll bereits in der KES eine Definition von kontraproduktiven Subventionen sowie ein Ziel für deren Abschaffung festgelegt werden. Bis Juni 2019 sollte bereits entsprechende Regierungsvorlagen in Begutachtung gehen - die Erstellung einer Liste von kontraproduktiven Subventionen ohne vorher festgelegtes Ziel wäre eindeutig zu wenig.

3.2 Nachhaltige Budgetpolitik statt Budgetkürzungen

Anstatt ein Weg für eine deutliche Verschiebung der öffentlichen Ausgaben in Richtung Klimaschutz zu zeichnen, dominieren vor allem Warnungen, dass ja nicht zu viel ausgegeben werden darf.

Auf Seite 33 des Strategieentwurfs wird festgehalten, dass die "budgetären Obergrenzen" des geltenden Finanzrahmens bis 2022 strikt eingehalten werden müssen und es somit für die Umsetzung der Strategie keine zusätzlichen Mittel zur Finanzierung der Maßnahmen geben wird. Viele Maßnahmen des Entwurfs bedingen allerdings eine Erhöhung der derzeitigen Fördermittel im Klimaschutzbudget. Gleichzeitig sehen die Entwürfe zum Budget sowie zum Bundesfinanzrahmen in den nächsten fünf Jahren Kürzungen von insgesamt 300 Millionen Euro für das Umwelt- und Klimaschutzbudget vor. Ohne zusätzliche finanzielle Mittel

werden viele Maßnahmen dieser Strategie nicht umgesetzt werden können, etwa Gebäude zu sanieren, öffentliche Verkehrsmittel auszubauen oder Ölheizungen auf Erneuerbare umzustellen. Dabei berücksichtigen solch einseitige budgetäre Einschränkungen die positiven volkswirtschaftlichen Effekte von Umweltförderungen nicht. Durch die Umstellung auf erneuerbare Energie bei Heizsystemen etwa durch Wärmepumpen oder Pelletskessel sowie durch die thermische Sanierung von Häusern werden österreichische Produkte gekauft und österreichische Arbeitsplätze geschaffen. Positive Veränderungen werden somit sowohl in der Wirtschaftsleistung als auch am Arbeitsmarkt ausgelöst. So wurden laut Evaluierungsbericht über die Umweltförderung des Bundes 2014-2016 mit jeder eingesetzten Million Euro in der Umweltförderung im Inland 60 Vollzeitarbeitsplätze geschaffen oder gesichert. Analysen des Wirtschaftsforschungsinstituts (WIFO) bestätigen: Die positiven Effekte durch zusätzliche Steuereinnahmen oder vermiedene arbeitsmarktbezogene Aufwendungen übersteigen die Kosten der Förderung für den Staatshaushalt um ein Vielfaches. Für jeden Euro Umweltförderung bekommt das Finanzministerium unter dem Strich somit mehrere Euro retour.

Im Laufe der nächsten Jahre wird es von besonderer Bedeutung sein, ob etwa für den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt werden, oder ob der Ausbau mit gleichbleibenden Mitteln im unzureichenden Tempo der vergangenen Jahre weiter betrieben wird. In einer alten Version der Strategie war tatsächlich von "zusätzlichen" Mitteln die Rede, der Begriff wurde allerdings gestrichen. Analog wird angemerkt, dass für die Elektrifizierung der Bahnstrecken zusätzliche Finanzmittel "nötig" seien – ob es diese geben wird steht nicht dabei. Im Gegensatz dazu wird die Regierung laut dem Rahmenplan der ÖBB bis 2022 rund zwei Milliarden Euro weniger in die Bahninfrastruktur investieren. Auch für die sogenannten Verkehrsdienstverträge, mit denen etwa die Anzahl der Züge auf der Schiene bestellt werden, ist laut Budgetrahmen mit keinen zusätzlichen Mitteln zu rechnen.

Greenpeace fordert daher eine Streichung der Bestimmungen über die strikte Einhaltung der Budgetobergrenzen des Finanzrahmens bis 2022 und stattdessen eine Evaluierung zum Finanzierungsbedarf für die Umsetzung der KES. Durch den Abbau kontraproduktiver Förderungen und eine ökosoziale Steuerreform (siehe oben) wird es zu signifikanten Verschiebungen bei den Einnahmen und Ausgaben sowie bei den Anreizen für Klimaschutz geben. In manchen Fällen werden Förderinstrumente durch steuerliche Maßnahmen obsolet werden, in anderen Fällen werden zusätzliche Fördermittel benötigt werden. Eine Arbeitsgruppe unter Leitung des BMF sollte bis Ende 2018 die Anforderungen an eine zukünftige Budgetpolitik unter geänderten Voraussetzungen überprüfen und konkrete Vorschläge machen. Die öffentlichen Ausgaben müssen auf dieser Basis neu ausgerichtet werden, wobei bei entsprechenden Berechnungen auf die Kosten des Nicht-Handelns integriert werden müssen.

3.3 Keine neue fossile Infrastruktur

"Neue Investitionen in langlebige Infrastrukturvorhaben, deren Nutzung fossile Energie bedingt, sind zu vermeiden, da sie der Erreichung von Klima- und Energiezielen entgegenstehen und volkswirtschaftlich kontraproduktiv sind. Einerseits besteht das Risiko, dass derartige Investitionen vorzeitig abgeschrieben werden müssen, andererseits erschweren sie die Erreichung der staatlichen Klima- und Energieziele, wodurch zusätzliche Ausgaben notwendig werden" (S. 23).



Wenn eine Autobahn, ein Flughafen, ein Kraftwerk oder eine Pipeline heute gebaut wird, birgt diese Investition nicht nur ein besonderes Risiko, sondern verursacht auf Jahrzehnte zusätzliche Treibhausgasemissionen - das ist in der Strategie einwandfrei festgehalten. Allerdings fehlen auch hier konkrete und verbindliche Maßnahmen. Die Strategie müsste zudem detailliert darstellen, welche Art der kontraproduktiven Infrastruktur nicht mehr gebaut werden soll und wie dies vermieden werden soll. Die positiven Reaktionen von Seiten der Bundesregierung auf die Entscheidung zum Bau der dritten Piste des Flughafens Wien-Schwechat zeugt davon, dass dieser Aspekt bei einigen RegierungsvertreterInnen noch nicht verinnerlicht wurde.

Gleichzeitig ist es wichtig, Investitionen in Infrastrukturen, die den Übergang in eine kohlenstoffarme Wirtschaft ermöglichen, frühzeitig einzuleiten; etwa den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Bereitstellung von elektrischer Energie für die E-Mobilität und den Ausbau des Stromnetzes für die Energiewende.

Greenpeace fordert daher, dass die Vermeidung von negativen (carbon) Lock-In Effekten verbindlich verankert wird. Es braucht ein rechtsverbindliches Instrument, in welchem geregelt wird, dass staatliche Investitionen in langlebige fossile Infrastruktur nicht mehr möglich sind und auch nicht im öffentlichen Interesse sind. Darüber hinaus müssen Anreizstrukturen geschaffen werden, die Investitionen in Infrastruktur für den Klimaschutz im Vergleich zu fossiler Infrastruktur attraktiver machen.

3.4 Staatsbeteiligungen

Bei allen Firmen an denen die Republik Österreich einen wesentlichen Anteil hält, braucht es volle Transparenz sowie klare Investitions-Entscheidungen. Bei solchen Unternehmen, an denen die Republik einen Anteil hält, der es ihr ermöglicht strategische Entscheidungen mitzugestalten, sollte diese Verantwortung auch wahrgenommen werden. So hält Österreich über die ÖBIB 31,5 Prozent an der OMV, die sich bisher geweigert hat, ihre langfristige Strategie in Einklang mit den Pariser Klimazielen zu setzen. Bei unwesentlichen Beteiligungen (<5 Prozent) an Konzernen, die maßgeblich im Bereich fossile Energie tätig sind, sollte eine Divestment-Strategie zurecht gelegt werden.

Greenpeace fordert daher die Erarbeitung von verbindlichen Klima-Leitlinien für die ÖBIB, um diese strategisch auf die Erreichung der Pariser Klimaziele auszurichten. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung gemeinsam mit den Sozialversicherungsträgern einen gemeinsamen Plan ausarbeiten, um bis Ende 2019 aus sämtlichen fossilen Investments auszusteigen.

3.4 Zweckbindung von Versteigerungserlösen aus dem Emissionshandel

Die Österreichische Politik hat sich bis dato geweigert, die Erlöse aus den Versteigerungen von Emissionszertifikaten zweckgebunden zu verwenden. So wandern jedes Jahr viele Millionen in das allgemeine Budget, die für Klimaschutzmaßnahmen verwendet werden sollten.

Greenpeace fordert daher eine Zweckbindung der Erlöse für Klimaschutzmaßnahmen im Rahmen einer Novelle des Emissionszertifikatengesetz bis Ende 2019.

4. Umweltfreundlicher Verkehr

4.1 Gute Absichten aber keine konkreten Maßnahmen

Seit 1990 sind die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um etwa 60 Prozent gestiegen. Rund ein Drittel aller Treibhausgase werden von Autos, LKWs und Flugzeugen verursacht. Außerhalb des Emissionshandelssystems und in der direkten nationalen Zuständigkeit von Österreich liegt der Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen bei 44 Prozent. Damit ist dieser Bereich das Sorgenkind der österreichischen Klimapolitik.

Positiv zu vermerken ist, dass der Verkehr - so wie die Gebäude auch - ein eigenes Sektorziel bekommen hat und die Emissionen um knapp ein Drittel sinken müssen. Kritisch ist allerdings die Höhe der Einsparungen: Das Ziel könnte wesentlich höher liegen und etwa durch einen rascheren Ausbau des öffentlichen Verkehrs bzw. durch den Umstieg auf Elektromobilität auch erreicht werden.

Grundsätzlich sind die Passagen der KES zum Verkehr davon geprägt, dass zwar oft die richtigen Schlagwörter genannt werden, diese aber kaum mit konkreten Maßnahmen, Zeitplänen, Budgets oder Zuständigkeiten versehen sind. So werden in den Ausführungen zu Infrastruktur auf Seite 27 etwa das Zielnetz 2025+, der Ausbau von Park&Ride- und Bike&Ride- Anlagen, Carsharing-Lösungen, die Problematik der letzten Meile, die Themen E-Mobilität, Sharing oder Mikro-ÖV genannt. Doch an keiner Stelle wird die Strategie wirklich konkret.

Weiter heißt es, *“Ziel ist daher die Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplans Radfahren sowie der Radinfrastrukturausbauprogramme in Zusammenarbeit der Gebietskörperschaftsebenen, um eine Erhöhung des Radanteils in Österreich von 7% auf 13% bis 2025 zu erreichen”*. Das Ziel den Radverkehr in Österreich zu verdoppeln ist zwar aus Sicht von Greenpeace durchaus zu begrüßen, allerdings fehlen auch hier konkrete Maßnahmen oder Angaben zur Finanzierung. Vor allem in Städten muss grundsätzlich zum Ausbau des Radverkehrs der Autoverkehr entsprechend eingedämmt werden - in der Strategie sind allerdings weder steuerliche noch ordnungspolitische Maßnahmen zu finden, die dieser Entwicklung Rechnung tragen würden.

Auch die Nennung der Sektorkopplung - die Kopplung etwa von Strom, Wärme und Mobilität - ist zwar grundsätzlich positiv, nur leider wird auch hier die reine Nennung von Schlagwörtern nicht helfen.

Im Abschnitt zu ökonomischen Rahmenbedingungen wird zwar richtig erkannt, dass korrekte Preissignale - also die Vergünstigung von öffentlichen Verkehrsmitteln und E-Mobilität bzw. Verteuerung von motorisiertem Individualverkehr - auszusenden sind bzw. dass *“kontraproduktiv wirkende finanzielle Maßnahmen”* (Seite 31) existieren, konkreter wird die Strategie hierzu allerdings nicht. Wo noch in früheren Entwürfen von *“Ausbau und Optimierung”* von steuerlichen Anreizsystemen für emissionsarme Fahrzeuge die Rede war, so werden diese auf Wunsch des Finanzministers nur mehr *“überprüft”*.

In der Aufgabe 7 zu Technologien ist auf Seite 44 im Bereich der Maßnahmen von einer *“Schwerpunktverschiebung zu emissionsfreien PKW”* die Rede. Anstatt hier klare Ansagen zu machen, wie etwa ein konkreter Zeitpunkt für das Ende der Neuzulassungen von Diesel- und benzinbetriebenen PKW, fällt die Wortwahl auf Schwerpunktverschiebung, um so unverbindlich wie möglich zu bleiben. Damit fällt die Strategie deutlich hinter das Ziel der vorherigen Regierung zurück, ab 2030 nur mehr abgasfreie Autos neu zuzulassen. Im Bereich der LKW und Busse wird lediglich auf eine *“deutliche Steigerung von emissionsfreien”* Fahrzeugen bis 2040 verwiesen. Auch an dieser Stelle waren frühere



Entwürfe der Strategie deutlich ambitionierter. So wurden die "weitgehende steuerliche Anreize" im Bereich PKW, eine "stringente" Nachfolgeregelung für CO₂-Grenzwerte und die "weitgehende Neuzulassung" bei LKW und Bussen gestrichen.

Grundsätzlich ist auch zu begrüßen, dass "*die Verkehrsvermeidung an erster Stelle*" (Seite 46) steht, allerdings bleibt es ohne konkrete Instrumente auch hier bei leeren Ansagen.

Greenpeace fordert konkrete Maßnahmen und eine ausreichende Finanzierung für eine saubere Verkehrsinfrastruktur, d.h. zusätzliche Mittel für Radinfrastruktur, öffentliche Verkehrsmittel oder Ladestationen für E-Fahrzeuge, zum Beispiel die Fördertöpfe für den Radverkehr als auch für Mikro-Öffentliche Verkehrsmittel auf jeweils 10 Millionen Euro pro Jahr auszuweiten.

Für den Straßenverkehr sollte ein zusätzliches Ziel festgeschrieben werden: Ab 2025 werden ausschließlich emissionsfreie PKW zugelassen, ab 2025 soll das bereits in der öffentlichen Beschaffung gelten. Zur Vermeidung von Mobilität (in der Raumplanung) sowie zur Internalisierung externer Kosten auf der Straße sollten zudem konkrete Maßnahmen inklusive Zeitpläne gesetzt werden.

Darüber hinaus muss die Verkehrspolitik konsistent auf die Klimaziele ausgerichtet werden. Verkehrspolitische Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der CO₂-Emissionen führen würden - wie etwa die vorgeschlagene Erhöhung des Tempolimits auf Autobahnen - dürfen daher nicht weiter verfolgt werden.

4.2 Leuchttürme oder Grablichter für klimafreundlichen Güterverkehr?

Besonders gravierend sind die Mängel beim Thema Verkehr im Bereich der Leuchttürme. Leuchtturm 1, das sich mit dem Güterverkehr beschäftigt, gibt lediglich vor, die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs bzw. der Logistik zu steigern. Mit keinem Wort wird darauf eingegangen, dass für mehr Klimaschutz eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene notwendig ist.

Greenpeace fordert daher eine Verdopplung der Mittel von rund 110 Millionen Euro pro Jahr für den schienengebundenen Güterverkehr, eine deutliche Senkung der Schienenmaut bzw. Ausweitung der LKW-Maut sowie eine Erhöhung des Anteils des schienengebundenen Güterverkehrs von derzeit 34% auf mindestens 50% bis 2050.

Im Leuchtturm 2 ist von Kapazitätssteigerungen des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs die Rede. Die einzige Maßnahme ist, dass die Finanzierung von Maßnahmen vorgesehen ist, allerdings ist eine "zusätzliche Finanzierung" so wie ursprünglich bereits in einem Entwurf der Strategie enthalten vom Finanzminister gestrichen worden. Diese notwendigen Mittel fehlen, etwa um einerseits das Schienennetz zu modernisieren und andererseits das Bahnangebot zu verbessern, etwa mehr Züge und kürzere Intervalle vor allem für die Pendlerinnen und Pendler. Das Gegenteil ist der Fall: Im Rahmenplan der ÖBB werden bei der Infrastruktur bis 2022 rund zwei Milliarden Euro gekürzt und damit wichtige Projekte auf die lange Bank geschoben. Im Herbst müssen die Verkehrsdienstverträge für die nächsten zehn Jahre abgeschlossen werden, die das Angebot auf der Schiene regeln. Derzeit sind im Budget dafür keine Mittel vorgesehen, die auf eine Verbesserung schließen lassen.

Greenpeace fordert daher die Senkung der Kosten für die Jahreskarte für Erwachsene auf 365 Euro für jede Verkehrsverbundregion - die zusätzlichen Kosten sind durch den Bund über die Verkehrsdienstverträge zu übernehmen. Entsprechende Vergünstigungen soll es auch für ganz Österreich sowie für Jugendliche geben.

Leuchtturm 3 zur Elektromobilität schlägt konkrete Ziele für die Elektrifizierung von Bahnstrecken vor, bleibt im Bereich des Individualverkehrs allerdings vage. Es ist auf der Maßnahmenebene von Anpassungen im Wohnrecht, Elektrifizierung, bzw. Anreize und Förderinstrumenten im Bereich der E-Mobilität bzw. Des Mobilitätsmanagements die Rede. Mit welchen Instrumenten und in welchen Zeiträumen, wer zuständig ist und wie die Finanzierung sichergestellt werden sollte, bleibt die Regierung auch hier schuldig.

5. Kein Abbau von Umweltschutz unter Klimaschutz-Vorwand

Klimaschutz wird leider immer wieder als Ausrede benutzt, um Konzerninteressen in anderen Bereichen umzusetzen und Umweltschutzstandards zu verschlechtern. Unter dem Deckmantel des "Bürokratieabbaus" drohen Umweltschutz- sowie Mitwirkungsrechte außerdem ausgehebelt zu werden, um Großprojekte einfacher durchboxen zu können. Was bei der beschleunigten Genehmigung von Windparks dem Klimaschutz dient, kann bei der vereinfachten Genehmigung von Autobahnen dem Klima- und Umweltschutz massiven Schaden zufügen. Umwelt- und Klimaschutz dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden! Eine naturverträgliche Energiewende ist möglich, wenn die Politik sich traut die geeigneten Maßnahmen zu treffen.

Greenpeace fordert daher, dass Anreize für Klimaschutzmaßnahmen nicht auf dem Rücken von Naturschutz oder Rechten von Anrainerinnen und Anrainern gesetzt werden dürfen. Sämtliche Verschlechterungen, z.B. im UVP-Recht, müssen aus dem Entwurf ersatzlos gestrichen werden. Stattdessen sollten sämtliche europäischen und internationalen umweltrechtlichen Vorgaben umgesetzt werden.

6. Gebäude

6.1 Energieverbrauch in Gebäuden senken - Thermische Sanierung

Um den gesamten Gebäudebestand in Österreich mit Ausnahme von schutzwürdigen Häusern bis 2050 thermisch zu sanieren, muss die Sanierungsrate auf drei Prozent im Jahr erhöht werden. Dafür müssen unter anderem zusätzliche Finanzmittel in Höhe von rund 300 Millionen Euro jährlich zur Verfügung gestellt werden. Seit 2013 sind die Bundesmittel von 100 Millionen Euro auf 43,5 Mio. Euro gesunken und die Sanierungsrate von ca. 1 Prozent auf 0,6 Prozent zurückgegangen. Mit einer Erhöhung der Sanierungsrate auf 3 Prozent im Jahr könnte der Raumwärmebedarf bis 2050 um 65-70 Prozent gesenkt werden. Finanzielle Mittel oder steuerliche Erleichterungen sind dafür in der KES nicht vorgesehen. Dabei würden die notwendigen Förderungen in der Höhe von 300 Millionen Euro jährlich ein Investitionsvolumen von insgesamt zwei Milliarden Euro auslösen. Das schafft bzw. sichert wiederum 28.000 Arbeitsplätze.

Hat die vergangene Bundesregierung tatsächlich noch das Ziel einer dreiprozentigen Sanierungsrate verfolgt, wird in der vorliegenden Strategie nur noch eine Sanierungsrate von zwei Prozent zwischen 2020 und 2030 angepeilt. In früheren Versionen der Strategie war dieses Ziel noch bei 2,5 Prozent, wurde aber in der finalen Version noch einmal verwässert.



Die KES enthält keine einzige konkrete neue Maßnahme, die es nicht bereits jetzt schon gäbe. Dass die EU-Gebäude Richtlinie eingehalten werden soll, müsste nicht extra als Maßnahmen erwähnt werden. Dort steht u.a., dass jedes neue Gebäude ab 2021 ein Niedrigstenergiehaus sein muss. Nicht definiert in der Richtlinie ist, welche konkreten Werte so ein Haus erfüllen muss - das ist im Nationalen Plan geregelt. Dieser ist zwar bekanntermaßen extrem schwach, die Strategie erwähnt diesen Plan allerdings genauso wenig wie irgendeine andere konkrete Maßnahme oder zusätzliche Finanzierungen für thermische Sanierungsmaßnahmen.

Ein großer Hebel zur Einsparung von Treibhausgasen im Gebäudebereich sowie zur Bekämpfung der Bodenversiegelung wäre der Finanzausgleich. Dieser ist zwar in der Strategie an einigen Stellen erwähnt, nicht ergänzt wird allerdings, dass die nächsten regulären Finanzausgleichsverhandlungen erst ab dem Jahr 2021 stattfinden. Der aktuelle Finanzausgleich bis 2021, inklusive einer 15a Vereinbarung zum Klimaschutz im Gebäudebereich, ist ein klimapolitisches Desaster, das so schnell wie möglich korrigiert werden müsste.

Greenpeace fordert daher eine Erhöhung der Budgetmittel sowie neue steuerliche Anreize für thermische Sanierungen von Gebäuden. Dabei muss ein besonderes Augenmerk auf die Qualität der Sanierungen gelegt werden: einerseits damit die sanierten Gebäude bis 2050 nicht noch einmal saniert werden müssen um CO₂-neutral zu werden und andererseits damit durch die Sanierungen keine negativen Umwelteffekten entstehen. Dies erfordert sowohl eine Reform des Nationalen Aktionsplans zur Umsetzung der Gebäude-Richtlinie sowie eine Änderung des Baurechts in den Bundesländern. Darüber hinaus muss mit den Ländern eine neue Vereinbarung getroffen werden, um die Zweckwidmung der Wohnbauförderung wieder einzuführen und diese nach ökologischen Kriterien auszurichten (z.B. keine Förderung von Neubauten auf der Grünen Wiese).

6.2 Sauber heizen - Aus für Öl- und Gasheizungen

Der vorliegende Entwurf sieht im Leuchtturm 5 vor, ab 2020 keine neuen Ölheizungen im Neubau mehr zuzulassen. Weiters soll es ein "Erneuerbaren Gebot" bei Ersatz bestehender Kessel sowie einen Ausstieg aus den bestehenden (knapp 700.000) Ölheizungen ab 2025 geben. Details sollen offenbar in einer "gemeinsamen Wärmestrategie" mit den Bundesländern festgelegt werden.

Greenpeace fordert die Festlegung eines verbindlichen Zeitplans für die Verhandlungen mit den Bundesländern (in deren Regulierungsbereich die oben zitierten Maßnahmen fallen), ein Ölheizungsaustrieg bereits ab 1.1.2019 sowie einen gemeinsamen Fonds zum Umstieg auf Erneuerbare Wärme von Bund und Ländern.

7. Keine falschen Lösungen - Agrotreibstoffe

Weltweit setzen einige Regierung auf falsche Lösungen im Kampf gegen die Erderhitzung. Neben Atomkraft oder diversen Technologien zur Abscheidung und Speicherung von Kohlenstoff (z.B. "Clean Coal") ist das vor allem die Förderung von Agrotreibstoffen. Agrotreibstoffe, also Treibstoffe auf der Basis von Pflanzen wie Raps, Mais oder Palmöl sind in der aktuellen Form ein ökologischer Irrweg und schaden zudem dem Klima mehr als sie ihm nützen. Trotzdem will die Bundesregierung an der falschen Förderung von Agrotreibstoffen festhalten. So wird in der Strategie davon ausgegangen, dass „eine



gleichbleibende Absolutmenge“ an Agrotreibstoffen im Zeitraum bis 2030 „durch die zunehmende Marktdurchdringung der Elektromobilität einen höheren Anteil im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen einnehmen“ (Seite 15) wird. Dabei lag der Agrotreibstoff-Anteil in Österreich im Jahr 2016 bei über sieben Prozent. Derartig hohe Mengen (z.B. alleine 507.000 Tonnen Biodiesel) sind weder regional noch nachhaltig produzierbar. So wurden im Jahr 2015 beispielsweise über 103.000 Tonnen Palmöl in Agrotreibstoffen verbraucht, was wiederum verheerende Folgen für die Regenwälder in Indonesien hat, wo die letzten Orang-Utans durch die Agrotreibstoffproduktion vom Aussterben bedroht sind. Agrotreibstoffe aus Palmöl oder Soja verursachen darüber hinaus insgesamt mehr klimaschädliche Treibhausgase als herkömmlicher Treibstoff aus Erdöl – und trotzdem werden sie in der österreichischen Klimabilanz als CO₂-neutral bilanziert. Dadurch scheinen jedes Jahr bis zu zwei Millionen Tonnen CO₂-Emissionen im Verkehrssektor nicht in der CO₂-Bilanz auf.

Eine Klimastrategie darf daher nicht auf falsche Lösungen wie Agrotreibstoffe setzen, sondern muss die Fehler der Vergangenheit korrigieren. **Greenpeace fordert** daher eine deutliche Reduktion der beigemischten Agrotreibstoffe und eine entsprechende Zielsetzung in der KES.

8. Schluss: Die Klima- und Energiestrategie als Fahrplan in Richtung Dekarbonisierung

Im vorliegenden Entwurf der KES finden sich viele gute Absichtserklärungen und Hinweise darauf, was “angestrebt” oder getan werden “sollte”. Eine Strategie ist allerdings keine Ansammlung von Absichtserklärungen und Deklarationen.

Am Ende der Begutachtung müssen hinter jedem Vorhaben konkrete Maßnahmenvorschläge und Instrumente, mit verbindlichen Zeitplänen und Zuständigkeiten sowie einer ausreichenden Finanzierung stehen.