

# Quo vadis Klimapolitik

## Die Greenpeace Analyse zur Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung

Am 3. April haben Umweltministerin Elisabeth Köstinger und Verkehrsminister Norbert Hofer ihren Entwurf für die integrierte Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung (IKES) präsentiert. Greenpeace hat die Strategie genau analysiert.

**Das Fazit:** Um die Pariser Klimaziele zu erreichen, bräuchte es dringend eine Neuausrichtung der österreichischen Klimapolitik. Mit dem vorliegenden Entwurf wird es die allerdings nicht geben. Es fehlen ambitionierte Ziele, konkrete Maßnahmen, klare Zuständigkeiten, verbindliche Zeitpläne und vor allem eine sichere Finanzierung. Noch während der Begutachtung muss die Klimastrategie daher grundlegend überarbeitet werden.

### Kein konkreter Fahrplan

Am Ende der Begutachtung müssen hinter jedem Vorhaben konkrete Maßnahmenvorschläge und Instrumente, mit verbindlichen Zeitplänen und Zuständigkeiten stehen. In der Strategie finden sich viel zu viele Absichtserklärungen und Hinweise darauf, was “angestrebt” oder getan werden “sollte”. Es strotzt vor neuen Arbeitskreisen und Evaluierungen sowie Maßnahmen ohne jeden Zeitpfad. Wenn Zeitangaben genannt werden, sind diese so offen formuliert, dass sie Alles und Nichts bedeuten können. In früheren Entwürfen der Strategie waren zumindest bei dem als “Leuchttürme” bezeichneten Maßnahmenbündel Zeithorizonte, Instrumente und Zuständigkeiten angegeben. Auch wenn diese zum Teil ebenfalls vage formuliert waren, wurden sie vom Finanzministerium gestrichen und fehlen im vorliegenden Papier gänzlich. Das ist inakzeptabel. Es ist zudem unverständlich, warum in der gesamten Strategie keine einzige Wirkungsfolgenabschätzung durchgeführt wurde. Es sollte zumindest ein ungefähres Verständnis davon geben, wie viel die jeweiligen Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen.

### Unzureichende Ziele

Obwohl in der Strategie mehrfach der Begriff “Dekarbonisierung” vorkommt, fehlen einerseits ein qualitatives Ziel und andererseits ein verbindlicher Reduktionspfad bis 2050 mit konkreten Zwischenzielen. Was die Ziele anbelangt, bleibt Schwarzblau bei den EU-Mindestvorgaben von einer Reduktion

der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen bis 2030 von 36 Prozent. Wie bereits von einigen Mitgliedsstaaten der EU, darunter etwa Frankreich, die Niederlande oder Schweden<sup>1</sup> 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. Greenpeace fordert eine Reduktion von mindestens 55 Prozent bis 2030, und mindestens 90 Prozent bis 2050.

Positiv anzumerken ist die Tatsache, dass es für die Sektoren Gebäude und Verkehr Sektorziele gibt - auch wenn diese sehr niedrig sind. Zu kritisieren ist jedoch, dass es für alle anderen Sektoren, wie etwa Landwirtschaft oder Abfallwirtschaft überhaupt keine Ziele festgelegt wurden. Ebenfalls 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 – Greenpeace fordert eine frühere Umsetzung. Bei dem Anteil erneuerbare Energie an der gesamten Energieaufbringung, ist das Ziel 45-50 Prozent bis 2030 aus Sicht von Greenpeace zu gering, notwendig wären 60 Prozent. Ziele zur Energieeffizienz fehlen gänzlich (siehe unten).

## Keine Energiesparziele

In der IKES ist ausschließlich vorgesehen die Energieintensität (also den Energieverbrauch im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt) zu senken, es gibt allerdings kein konkretes 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<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Climate home news, 05.03.2018

<http://www.climatechangenews.com/2018/03/05/dutch-pm-calls-ambitious-2030-eu-climate-target/>

<sup>2</sup> Veigl 2017: Energie- und Klimazukunft Österreich. Szenario für 2030 und 2050.

<https://secured-static.greenpeace.org/austria/Global/austria/fotos/Presse/Energie-%20und%20Klimazukunft%20%C3%96sterreich.pdf>

## Öko-Soziale Finanzreform und Abschaffung kontraproduktiver Subventionen

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. Die Strategie begnügt sich in schönen Zwischentexten allerdings nur mit Andeutungen, wie wichtig etwa ein Abbau von kontraproduktiven Anreizen wäre. Von konkreten Maßnahmenvorschlägen in Richtung öko-soziale Steuerreform fehlt allerdings jede Spur.

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.

Die wichtigste und größte Herausforderung auf dem Weg zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Wirtschaft ist der Umbau des Steuern- und Abgabensystems. Wo in früheren Entwürfen der IKES von einer *“gezielten Anpassung”* 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 dem Umweltministeriums und Verkehrsministeriums zugehörigen Klima- und Energiefonds erstellt<sup>3</sup>.

Dort wo sich Formulierungen zu Budgetpolitik finden, die im Sinne des Klimaschutzes einen wichtigen Beitrag leisten könnten, bleibt die Strategie meist unverbindlich und vage. So findet sich auf Seite 22, die Formulierung, *“Der Erreichung der Klima- und Energieziele entgegenstehende Anreize und Förderungen können das Risiko zusätzlicher Belastungen für die öffentlichen Haushalte erhöhen. Überprüfung und stufenweiser Abbau möglicher kontraproduktiver Maßnahmen sind daher wichtige Bausteine hin zur Entwicklung einer budgetschonenden Strategie zur Einhaltung der Zielvorgaben.”* Schritte zur *“Überprüfung und stufenweiser Abbau von kontraproduktiver Maßnahmen”* sind zwar begrüßenswert, müssten allerdings mit klaren Zeitplänen und Zuständigkeiten versehen und konkretisiert werden.

---

<sup>3</sup> Köppl und Kletzan-Slamanig 2016: Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr. Executive Summary.

<https://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Presseaussendungen/2016/PK-Wifo-Subvention/Summary-StudieSubventionen-und-Steuern-mit-Umweltrelevanz2016.pdf>

## Langfristig wirkende Infrastruktur und Investitionen

Investitionen in Energie-Kraftwerke, Flughäfen, Autobahnen und ähnliche Infrastrukturen, haben meist sowohl eine Abschreibungsdauer als auch eine (Folge-)Wirkung auf das Klima, welches mehrere Jahrzehnte überdauert. Gleichzeitig ist es wichtig Investitionen in Infrastrukturen, die den Übergang in eine kohlenstoffarme Wirtschaft ermöglichen frühzeitig einzuleiten, etwa den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Bereitstellung von elektrischer Energie für die E-Mobilität und Ausbau des Stromnetzes für die Energiewende.

So ist etwa positiv festzustellen, dass auf Seite 22 die Formulierung *“investitions- und strukturpolitische Reformen voran zu treiben, die den Übergang zu einer kohlenstoffarmen und energieeffizienten Wirtschaft erleichtern”* findet. Allerdings bleibt auch diese Formulierung vage, ohne konkrete Zeitpläne, Zuständigkeiten oder Instrumente zur Umsetzung.

Ebenfalls in diesem Zusammenhang festzuhalten ist etwa die Formulierung *“negative Lock-in Effekte“, das heißt langfristige kohlenstoffintensive Investitionen, die mit hohen künftigen Übergangskosten einhergehen, zu vermeiden und somit das Risiko von „stranded assets“ zu minimieren.”* (Seite 22). Wie ernst die Bundesregierung diesen Punkt nimmt, beweisen insbesondere die Jubel-Reaktionen von Regierungsmitgliedern auf das aktuelle Urteil zum Bau der dritten Piste des Flughafens Schwechat. Dabei ist weiter auf Seite 23 folgendes zu lesen: *„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“*. Wer Klimaschutz auch nur halbwegs ernst nimmt, kann nicht für den Ausbau von Autobahnen oder Flughäfen sein, weil damit klimaschädliche Strukturen weiter gefestigt werden. Das steht zwar in diesen beiden Formulierungen verklausuliert in der Klimastrategie, in der Praxis kann der Bundesregierung anscheinend gar nicht schnell genug asphaltiert werden. Die Strategie müsste hier zum Beispiel detailliert darstellen, welche Art der kontraproduktiven Infrastruktur nicht mehr gebaut werden soll und dann auch tatsächlich Konsequenzen ziehen.

## Mission impossible: Weniger Geld für mehr Klimaschutz?

Auf Seite 33 des Strategieentwurfs wird festgehalten, dass die *“budgetären Obergrenzen”* des geltenden Finanzrahmens eingehalten werden müssen und es somit zur 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 berücksichtigt eine solche, einseitige budgetäre Einschränkung die positiven, volkswirtschaftlichen Effekte von Umweltförderungen nicht. Durch die Umstellung von Heizsystemen auf erneuerbare Wärme wie Wärmepumpe 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<sup>4</sup> 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<sup>5</sup>: Die positiven Effekte durch zusätzliche Steuereinnahmen oder vermiedene arbeitsmarktbezogene Aufwendung 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 schienengebunden 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" Mittel 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 Verkehrsdiensteverträge, mit denen etwa die Anzahl der Züge auf der Schiene bestellt werden, ist laut Budgetrahmen mit keinen zusätzlichen Mitteln zu rechnen.

---

<sup>4</sup> BMLFUW 2017: Evaluierung der Umweltförderungen des Bundes 2014–2016.  
[https://www.bmnt.gv.at/dam/jcr:4f534ef8-1a9a-4fa1-8879-45667d7350f0/Endbericht\\_Eval%20UWF%202014-2016\\_Hauptteil.pdf](https://www.bmnt.gv.at/dam/jcr:4f534ef8-1a9a-4fa1-8879-45667d7350f0/Endbericht_Eval%20UWF%202014-2016_Hauptteil.pdf)

<sup>5</sup> Kletzan-Slamanig und Steiniger 2010: Gesamtwirtschaftliche Effekte der klimarelevanten Maßnahmen im Rahmen der Umweltförderung im Inland 2009  
[http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person\\_dokument/person\\_dokument.jart?publikationsid=40549&mime\\_type=application/pdf](http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=40549&mime_type=application/pdf)

## Exkurs: Klimawandel trifft kommende Generationen hart

Bekannt ist, dass die Auswirkungen des Klimawandels bzw. die Auswirkungen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von gestern, heute und morgen vor allem künftige Generationen treffen werden. Für Österreich wurde bereits 2015 wissenschaftlich untersucht, dass die Kosten, die durch Klimaschäden entstehen, von rund einer Milliarde Euro pro Jahr heute auf bis zu 8,8 Milliarden Euro jährlich bis 2050 steigen werden<sup>6</sup>. Geradezu ein Hohn ist daher die vom Finanzministerium in letzter Minute in die Strategie hineinreklamierte Formulierung *“Maßnahmen dürfen nicht auf dem Rücken der nachfolgenden Generation finanziert werden”* die auf Seite 7 zu finden ist. Gleichzeitig wurde auf Seite 33 die Berücksichtigung der Folgekosten des Klimawandels - *“In diesem Zusammenhang sind auch die Kosten des Nichthandelns zu berücksichtigen”* - aus dem finalen Entwurf gestrichen.

## Verkehr

Seit 1990 sind die CO<sub>2</sub>-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 bei 44 Prozent. Damit ist dieser Bereich das Sorgenkind der österreichischen Klimapolitik.

Positiv zu vermerken ist, dass der Sektor - so wie der Gebäudesektor auch - ein eigenes Ziel 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. Umstieg auf Elektromobilität auch erreicht werden.

Grundsätzlich sind die Passagen zum Verkehr dadurch 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+, den 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.

---

<sup>6</sup> Steiniger et. al. 2015: Die Auswirkungen des Klimawandels in Österreich: eine ökonomische Bewertung für alle Bereiche und deren Interaktion. <https://www.klimafonds.gv.at/assets/Uploads/Presseaussendungen/2015/PK-Coin/Coinberblickv2020012015.pdf>

Weiter heißt es, *“Ziel ist daher die Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplan Radfahren und der Radinfrastrukturausbauprogramme in Zusammenarbeit der Gebietskörperschaftsebenen, um eine Erhöhung des Radanteils in Österreich von 7% auf 13% bis 2025”*. Das Ziel den Radverkehr in Österreich zu verdoppeln ist zwar aus Sicht von Greenpeace durchaus zu begrüßen, allerdings fehlen auch hier konkrete Maßnahmen. 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 dem 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 Verkehrsmittel und E-Mobilität bzw. Verteuerung vom motorisierten Individualverkehr - auszusenden sind bzw. dass *“kontraproduktiv wirkende finanzielle Maßnahmen”* (Seite 31) existieren, konkreter wird die Strategie hierzu allerdings nicht. Wo noch vor wenigen Tagen von *“Ausbau und Optimierung”* von steuerlichen Anreizsystemen für emissionsarme Fahrzeuge die Rede war, so werden diese auf Wunsch des nur mehr Finanzministers *“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 konkretes Jahr 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 - wenn auch auf freiwilliger Basis. Im Bereich der LKW und Bussen wird lediglich auf eine *“deutliche Steigerung von emissionsfreien”* Fahrzeugen bis 2040 verwiesen. Auch an dieser Stelle waren frühere Entwürfe der Strategie deutlich ambitionierter. So mussten die *“weitgehende steuerliche Anreize”* im Bereich PKW, eine *“stringente”* Nachfolgeregelung für CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und die *“weitgehende Neuzulassung”* bei LKW und Bussen weichen.

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.

Zur Farce verkommt das 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.

Im Leuchtturm 2 ist von Kapazitätssteigerungen des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs die Rede. Die einzige Maßnahme ist eine Finanzierung von Maßnahmen, allerdings ist eine "zusätzliche Finanzierung" so wie ursprünglich vorgesehen, vom Finanzminister gestrichen worden. Gleichzeitig in dieser Strategie von Kapazitätssteigerungen zu sprechen. 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 Verkehrsdiensteverträge 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.

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.

## **Gebäude**

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 Mittel in Höhe von rund 300 Millionen Euro jährlich zur Verfügung gestellt werden. Seit 2013 sind die Mittel von 100 Millionen Euro auf 43,5 Mio. Euro gesunken und die Sanierungsrate von ca. 1% auf 0,6% zurückgegangen. Mit einer Erhöhung der Sanierungsrate auf 3 Prozent im Jahr könnte der Raumwärmebedarf bis 2050 um 65-70% gesenkt werden. Finanzielle Mittel oder steuerliche Erleichterungen sind dafür in der IKES 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%, wurde aber in der finalen Version noch einmal verwässert.

Die IKES 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 sowie zur Bekämpfung der Bodenversiegelung wäre der Finanzausgleich. Das 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.

## **Diverses:**

### **Eine Strategie in der Strategie: Wärmestrategie**

Statt konkrete Maßnahmen zu setzen, verweist die Klimastrategie auf weitere kleinere Strategien. So auch bei der Raumheizung, wo eine eigene "Wärmestrategie" mit Ländern und Gemeinden erarbeitet werden soll. Warum das nicht bereits während der letzten zwei Jahre, in denen die IKES erarbeitet wurde, getan wurde, bleibt ein Rätsel. Für viele der aufgelisteten Maßnahmen bräuhete es darüber hinaus keine Strategie, sondern einen konkreten Umsetzungsplan.

### **Falsche Lösungen: Agrotreibstoffe**

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 auf 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 CO<sub>2</sub>-neutral bilanziert. Dadurch scheinen jedes Jahr bis zu zwei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor nicht in der CO<sub>2</sub>-Bilanz auf.

Eine Klimastrategie darf daher nicht auf falsche Lösungen wie Agrotreibstoffe setzen, sondern muss die Fehler der Vergangenheit korrigieren. In diesem Fall bedeutet das eine deutliche Reduktion der beigemischten Agrotreibstoffe.

### **Gefährliche Drohungen - Kein Abbau von Umweltschutz unter Klimaschutz-Vorwand**

Klimaschutz muss leider immer wieder als billige Ausrede benutzt, um Konzerninteressen in anderen Bereichen umzusetzen und Umweltschutzstandards zu verschlechtern. Auch im Entwurf der IKES finden sich ein paar solcher Maßnahmenvorschläge: Da soll (auf Seite 36) der Nacht-60er für LKWs „evaluiert“ werden, ursprünglich zum Schutz der AnrainerInnen vor Straßenlärm ins Leben gerufen wurde.), Gewichtstoleranzen und Maße sollen neu geregelt und angepasst werden - hoffentlich kein Einfallstor für Gigaliner. Und unter dem Deckmantel des „Bürokratieabbaus“ drohen Umweltschutz- sowie Mitwirkungsrechte ausgehebelt zu werden, um Großprojekte einfacher durchboxen zu können. Umwelt- und Klimaschutz dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Eine naturverträgliche Energiewende ist möglich, wenn die Politik sich traut die geeigneten Maßnahmen zu treffen.