



**Positionspapier
der Bundesarbeitskammer zur**

**Klima- und Energiestrategie
der österreichischen Bundesregierung**

Juni 2018

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Mag. Dorothea Herzele
Abteilung Wirtschaftspolitik
AK Wien
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien
dorothea.herzele@akwien.at

Dr. Christoph Streissler
Abteilung Umwelt und Verkehr
AK Wien
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien
christoph.streissler@akwien.at

Inhalt

Inhalt.....	3
1 Zusammenfassung.....	4
2 Notwendige Eckpunkte für eine gelungene Klima- und Energiestrategie	5
2.1 Verbindliche und messbare Klimaziele und Entwicklungspfade	5
2.2 Verteilungspolitische Auswirkungen berücksichtigen.....	6
2.3 Rolle der Öffentlichen Hand in einer aktiven Klima- und Energiepolitik.....	6
2.4 Beschäftigung: qualitative und quantitative Verbesserung	7
2.5 Stärkung der KonsumentInnenrechte	7
2.6 Kosten der Maßnahmen, Finanzierung und budgetäre Deckung	7
3 Anmerkungen im Einzelnen.....	8
3.1 Zu Kapitel 3 „Ziele für ein klimaverträgliches Österreich“	8
3.2 Zu Kapitel 4 „Was uns wichtig ist“	9
3.3 Zu Kapitel 5 „Österreichs Weg zum Ziel: Was wir tun wollen“	12
3.4 Zu Kapitel 6 „Leuchtturmprojekte“	25
3.5 Zu Kapitel 8 „Laufendes Monitoring und nächste Schritte“	31

1 Zusammenfassung

Am 28. Mai 2018 beschloss der Ministerrat die als „mission2030“ bezeichnete Klima- und Energiestrategie. Diese versteht sich als Beginn für einen langfristigen Prozess der Weiterentwicklung der Klima-, Energie- und Mobilitätspolitik. Sie will für alle Handlungsfelder und für bevorstehende Investitionen einen Rahmen darstellen und durch klare Rahmenbedingungen helfen, Fehlinvestitionen und Strukturbrüche zu vermeiden. Sie ist mittelfristig auf das Jahr 2030 – das Zieljahr der aktuellen Klima- und Energieziele auf EU-Ebene – ausgerichtet, weist aber darüber hinaus bis ins Jahr 2050, für das auf EU-Ebene das Ziel einer weitgehenden Dekarbonisierung des Wirtschaftssystems politisch akkordiert ist.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt die Festlegungen der vorgelegten Klima- und Energiestrategie und sieht darin wichtige Chancen: So bekennt sich die Regierung klar zum Abschied von Kohle, Öl und Gas bis 2050. Auch die Zwischenziele bis 2030 sind teilweise durchaus ehrgeizig: Steigerung des Anteils erneuerbarer Energieträger auf 45-50 %; Stromerzeugung bilanziell gänzlich aus erneuerbaren Quellen; Steigerung der Energieeffizienz um 25-30 % gegenüber 2015; angestrebter Primärenergieeinsatz von 1200 Petajoule (PJ). Ausdrücklich begrüßt die BAK die Ansätze, welche die Strategie zu einem laufenden Monitoring der Zielerreichung enthält. Weiters wird in der Strategie klargestellt, dass bei der Umsetzung der Klima- und Energieziele die Mittel effizient einzusetzen sind und dass dabei auf gesamtwirtschaftliche Wirkungen zu achten ist. Auch die geplanten verstärkten Investitionen in Netz- und Speicherausbau sieht die BAK in diesem Sinne positiv. In den Grundzügen entspricht dies Anforderungen, die auch die BAK seit Langem an eine Klima- und Energiestrategie gestellt hat.

Kritisch sieht die BAK, dass Fragen der gerechten Verteilung in der Strategie ausgespart bleiben. So besteht die Gefahr, dass durch die Klima- und Energiestrategie die Verteilungsschere noch weiter aufgeht. Eine weitere Schwäche der vorgelegten Strategie liegt darin, dass sie zur Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen gänzlich schweigt. Weder die Finanzierung noch die Kosten für die EnergiekonsumentInnen werden angesprochen. Klare Aussagen über Maßnahmen zum Schutz vor Energiearmut fehlen. Im Fokus stehen vor allem Unternehmer sowie Besserverdienende, die sich smarte Haushaltsgeräte, Photovoltaik-Anlagen und -Speicher leisten können. Dies birgt die Gefahr, dass die Strategie zu einer Zwei-Klassen-Energiegesellschaft führt. Auch bei KonsumentInnenrechten bleibt die Regierung vage und lässt Konkretes vermissen.

Die BAK hält fest, dass es um vieles effizienter gewesen wäre, eine Klima- und Energiestrategie zu entwerfen, die bereits den absehbaren Anforderungen der Governance-Verordnung entspricht. Darüber hinaus würde eine Strategie, die den Anforderungen der Governance-Verordnung genügt, auch eine bessere Integration der einzelnen Handlungsfelder ermöglichen. Sie würde die ausdrückliche und tiefgreifende Auseinandersetzung mit dem Thema Energiearmut bedingen. Weiters ist der integrierte nationale Energie- und Klimaplan explizit unter Einbeziehung der Sozialpartner zu erstellen, während bei der Erstellung der „mission2030“ die Einbindung der Sozialpartner – insbesondere der ArbeitnehmerInnen-Vertretungen – nur sporadisch und personenbezogen erfolgte.

Die BAK geht davon aus, in den Prozess der Erstellung des „Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan“, der voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2018 beginnt, intensiv eingebunden zu werden.

2 Notwendige Eckpunkte für eine gelungene Klima- und Energiestrategie

Die integrierte Klima- und Energiestrategie erkennt grundsätzlich wesentliche Herausforderungen, identifiziert zentrale Handlungsfelder und benennt strategische Ziele zur Ausrichtung der österreichischen Klima- und Energiepolitik. Damit soll der Rahmen abgesteckt werden, in dem sich die österreichische Klima- und Energiepolitik in den nächsten Jahren bewegen wird.

Wegen der zentralen Bedeutung, die Energie für das heutige Wirtschaftssystem spielt, beeinflusst die Klima- und Energiepolitik freilich auf vielfältige Weise – direkt oder indirekt – die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Diese Wirkungen müssen von einer Klima- und Energiestrategie angesprochen werden, und sie muss Leitlinien liefern, wie diese Auswirkungen bei der Umsetzung der klima- und energiepolitischen Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

In dieser Hinsicht zeigen sich in der vorgelegten Klima- und Energiestrategie bedeutende Leerstellen. Dies sind etwa alle Fragen der Kosten und der Finanzierung der Maßnahmen, Fragen der Veränderung der Beschäftigung und der Verteilungsgerechtigkeit, die mit der Umsetzung der Strategie einhergehen, sowie Fragen der Energiearmut und ihrer Bekämpfung.

Aus Sicht der BAK erfordern die folgenden Themen eine Berücksichtigung in einer erfolgreichen Klima- und Energiestrategie:

- Verbindliche und messbare Klima- und Energieziele und Entwicklungspfade
- Verteilungspolitische Auswirkungen
- Rolle der Öffentlichen Hand in der Klima- und Energiepolitik
- Beschäftigung: qualitative und quantitative Verbesserung
- Stärkung der KonsumentInnenrechte
- Gesamtkostenabschätzung, Finanzierung und budgetäre Deckung

2.1 Verbindliche und messbare Klimaziele und Entwicklungspfade

Für die Erreichung der ambitionierten europäischen Ziele in der Klima- und Energiepolitik ist die langfristige Planbarkeit unabdingbar. Dies erfordert, dass Ziele bezüglich der Emission von Treibhausgasen, der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energieträger auf Mitgliedstaatenebene festgelegt werden müssen. Auf EU-Ebene wurde beschlossen, dass es hinsichtlich der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energieträger keine quantitativen Zielvorgaben geben soll. Umso wichtiger ist es, diese Ziele national zu bestimmen. Die Strategie enthält hier zu einem gewissen Grad Zielvorstellungen.

Hingegen fehlt es an einem Pfad, der in den Jahren vor 2030 eingehalten werden soll, um sicherzustellen, dass im Zieljahr auch tatsächlich die vorgegebenen Ziele erreicht werden. Auch die Wirkung der einzelnen Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie ist an einer Vorgabe zu messen und laufend zu evaluieren. Für ein frühes Gegensteuern im Fall einer sich abzeichnenden Zielverfehlung sind derartige Kontrollmechanismen unabdingbar.

Klima- und energiepolitische Maßnahmen müssen der Umsetzung der klima- und energiepolitischen Ziele dienen, wobei stets die Rahmenbedingungen der Beschäftigung, der Verteilung und der sozialen Verträglichkeit zu berücksichtigen sind. Eine Festlegung von Zielpfaden und eine laufende Kontrolle ihrer Einhaltung ist dafür ein Instrument von zentraler strategischer Bedeutung, und zwar auf der Ebene einzelner Maßnahmen wie auch auf aggregierter Ebene.

2.2 Verteilungspolitische Auswirkungen berücksichtigen

Die Klima- und Energiestrategie leidet daran, dass verteilungspolitische Konsequenzen des notwendigen Strukturwandels völlig ausgeblendet werden. Weder die Verteilung der Gesamtkosten noch die Verteilungswirkung einzelner Maßnahmen werden in der Strategie thematisiert. Das gesellschaftliche Problem der Energiearmut wird nicht berücksichtigt, und geplante Maßnahmen werden nicht hinsichtlich ihrer Verteilungswirkungen analysiert. Dies ist umso problematischer, als einige in der Strategie benannten oder angedachten Maßnahmen negative Verteilungswirkungen aufweisen können. Als Beispiel sei die steuerliche und förderpolitische Bevorzugung einkommensstarker Haushalte (Prosumer, Smart Homes etc.) genannt. In der Klima- und Energiestrategie fehlen hierzu Analysen und Maßnahmen, die einen sozial gerechten Wandel gewährleisten können.

Die Berücksichtigung sozialer und verteilungspolitischer Auswirkungen der geplanten Maßnahmen ist eine wesentliche Voraussetzung für das Erreichen der klima- und energiepolitischen Ziele, die auf einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanz basiert. Maßnahmen sind daher immer auch auf ihre verteilungspolitischen Auswirkungen zu überprüfen, und zwar hinsichtlich der Verteilung zwischen EndverbraucherInnen und Unternehmen, aber auch hinsichtlich der Verteilung zwischen den Haushalten. Soziale Aspekte müssen in einer Klima- und Energiestrategie explizit Eingang finden. Die Umsetzung einer Klima- und Energiestrategie darf nicht zum Entstehen einer Zwei-Klassen Energiegesellschaft führen. Die Gestaltung eines sozial gerechten Übergangs für die Beschäftigten in den Sektoren, die von klimapolitischen Maßnahmen negativ betroffen sind, muss ein zentrales Anliegen einer umfassenden Klima- und Energiepolitik sein.

2.3 Rolle der Öffentlichen Hand in einer aktiven Klima- und Energiepolitik

Die Öffentliche Hand ist ein bedeutender wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Akteur und setzt nicht nur den Rahmen für wirtschaftliche Aktivität, sondern spielt auch selbst eine aktive Rolle im Wirtschaftssystem. Sie muss zur Lösung der klima- und energiepolitischen Herausforderungen ihre Steuerungsfunktion aktiv wahrnehmen.

Mit dem Ziel der Budgetneutralität bei allen klima- und energiepolitischen Maßnahmen wird in der Klima- und Energiestrategie der ausgeglichene Haushalt über eine gesicherte Daseinsvorsorge und den sozialen Ausgleich gestellt. Damit zieht sich die Öffentliche Hand aus einer aktiven Klima- und Energiepolitik zurück. Darauf deutet auch die Fokussierung auf eine reine Anreiz- und Förderpolitik hin, wobei privates Kapital fehlende staatliche Investitionen ergänzen, wenn nicht sogar ersetzen soll. Wie dies erreicht werden soll, bleibt unklar, da weder Ausführungen zum Finanzierungsvolumen, zum Zeithorizont noch zu Finanzierungsformen gemacht werden.

Energie als gesellschaftlich unabdingbares und notwendiges Gut sollte auch als solches politisch behandelt und als bedeutender Teil der Daseinsvorsorge adressiert werden. Demzufolge ist auch am Prinzip der solidarischen Finanzierung des Ausbaus und des Erhalts der Infrastruktur festzuhalten und dem gesellschaftlichen Gestaltungsanspruch durch die Öffentliche Hand Rechnung zu tragen. Ordnungspolitische Instrumente müssen in der Zielerreichung berücksichtigt werden.

2.4 Beschäftigung: qualitative und quantitative Verbesserung

Erfreulich an der Klima- und Energiestrategie ist die starke Betonung von Forschung, Entwicklung und Innovation. Die BAK sieht ein großes Potenzial durch zielgerichtete Maßnahmen Österreichs bisherige Spitzenpositionen in der Hochtechnologieindustrie weiterzuentwickeln und damit auch qualitativ hochwertige Beschäftigung in Österreich zu halten.

Hinsichtlich der Beschäftigungswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen enthält die Strategie jedoch keine Aussagen. Aus Sicht der BAK muss Klima- und Energiepolitik so gestaltet werden, dass sie der Erreichung der ambitionierten Klima- und Energieziele ebenso dient wie den beschäftigungspolitischen Zielen.

Eine aktive Klima- und Energiepolitik ist als Chance für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Österreich zu sehen. Dieser zeichnet sich durch gut qualifizierte und ausgebildete Beschäftigte, Forschung, Entwicklung und Innovation, einen funktionsfähigen, gut ausgebauten Sozialstaat sowie eine aktive Rolle des Staates im Bereich der Daseinsvorsorge (Öffentliche Dienstleistungen in Öffentlicher Hand) aus. Diese Elemente sind zu stärken. Damit muss die notwendige Politik der Vollbeschäftigung Hand in Hand gehen.

2.5 Stärkung der KonsumentInnenrechte

Die Aussagen zu KonsumentInnenrechten, die sich in der Klima- und Energiestrategie finden, bleiben äußerst vage. Konkrete Schritte zum Schutz und zum Ausbau von KonsumentInnenrechten fehlen. Dies ist umso problematischer, als durch geplante Anpassungen und Änderungen in mehreren Gesetzesmaterien Belange des KonsumentInnenschutzes berührt werden, insbesondere im Bereich der Wärmeversorgung, des neuen Strom-Marktdesigns, der Digitalisierung und der Elektromobilität.

Eine erfolgreiche Klima- und Energiestrategie muss beim KonsumentInnenschutz auf hohe Standards achten. Diese dürfen durch Maßnahmen nicht gefährdet, ausgehöhlt oder geschwächt werden.

2.6 Kosten der Maßnahmen, Finanzierung und budgetäre Deckung

Die Klima- und Energiestrategie enthält keine Angaben zu den Kosten der Maßnahmen und zu deren Finanzierung. Das gilt sowohl für Mittel, die von den Haushalten und Unternehmen aufzubringen sind, als auch für die Mittel der Öffentlichen Hand. Damit verknüpft ist das Problem fehlender Abschätzungen der mengenmäßigen Wirkungen der Maßnahmen und ihrer Beiträge zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele. Dies ist eng mit der bereits erwähnten mangelhaften Berücksichtigung von Verteilungsfragen verknüpft.

Damit fehlen Größen, die für die Beurteilung der unmittelbaren Effizienz und Effektivität des Mitteleinsatzes erforderlich wären. Die BAK betont regelmäßig, dass der möglichst effiziente und effektive Mitteleinsatz aber ein wesentliches Element einer erfolgreichen Klima- und Energiestrategie ist. Ausgehend von den Kosten und Wirkungen sind Maßnahmen dann hinsichtlich ihrer Beiträge zu wirtschaftspolitischen Zielsetzungen („magisches Vieleck“) zu prüfen und dahingehend zu optimieren.

Eine erfolgreiche Klima- und Energiestrategie braucht eine Abschätzung der Kosten der Maßnahmen und ihrer Finanzierung. Weiters ist ein Verständnis nötig, wie die Maßnahmen hinsichtlich anderer wirtschaftspolitischer Ziele (zB Beschäftigung, Verteilung, Außenhandel...) wirken, damit die Klima- und Energieziele auf eine gesamtwirtschaftlich optimale Weise verwirklicht werden können.

3 Anmerkungen im Einzelnen

In den folgenden Abschnitten wird auf die einzelnen in den Kapiteln und Unterkapiteln enthaltenen Punkte näher eingegangen. Es sollen dabei aus interessenpolitischer Sicht positive Aspekte hervorgehoben, Problemfelder identifiziert und gleichzeitig konstruktive Verbesserungsvorschläge bzw alternative Lösungsansätze für diese angeboten werden.

3.1 Zu Kapitel 3 „Ziele für ein klimaverträgliches Österreich“

Das in der Klima- und Energiestrategie erstmals festgehaltene Bekenntnis zu klima- und energiepolitischen Zielen und deren Verschriftlichung wird von der BAK positiv gesehen. Damit werden nicht nur erstmalig die Ziele festgeschrieben, sondern auch die zentralen Handlungsfelder und -ebenen definiert. Ebenso ist das eindeutige und klare Bekenntnis zu einer sektorenübergreifenden Betrachtung (Strom-, Wärme- und Mobilitätswende) zu begrüßen, denn es zeigt eindeutig, dass die wesentlichen und zentralen Probleme und Herausforderungen erkannt wurden. Nichtsdestotrotz, bleiben aus Sicht der BAK einige Leerstellen bestehen, welche für eine erfolgreiche Umsetzung der Klima- und Energiestrategie geschlossen werden müssen.

3.1.1 Erneuerbare Energie

Die BAK begrüßt die Bestrebungen der Bundesregierung, den Anteil Energie im Bereich der Wärme- und Kälteversorgung zu erhöhen und die Details dafür in einer nationalen Wärmestrategie gemeinsam mit den Bundesländern festzulegen. Wesentliche Voraussetzung für das Gelingen einer solchen Strategie ist die Berücksichtigung der Interessen der EndverbraucherInnen. In diesem Sinne fordert die BAK eine Anpassung der KonsumentInnen-Rechte im Bereich der Wärmeversorgung in Analogie zu den Schutzrechten für KundInnen im Strom- und Gasbereich. Parallel dazu ist Preis- und Vertragstransparenz zu schaffen sowie ein einfacher Zugang für WärmekundInnen zu Beratung und Rechtsdurchsetzung. Die BAK hat in einer umfangreichen Studie im Bereich Nah- und Fernwärme den Mangel an KonsumentInnen-Rechte und die daraus erwachsenden Nachteile für die WärmekundInnen deutlich aufgezeigt¹. So führt zB das sogenannte „Wärme-Contracting“ sowohl bei hausinterner Wärmeerzeugung als auch bei Fernwärme zu intransparenten Heizkostenabrechnungen: Behoben werden könnte dies, indem nur mehr der Nah- bzw Fernwärmeerzeuger bzw. der Liegenschaftseigentümer Wärmelieferant gegenüber dem Endverbraucher ist (und nicht ein „Dritter“).

Um diese sachlich nicht gerechtfertigte Benachteiligung der Rechtsstellung der WärmekundInnen gegenüber KundInnen von Strom und Gas zu beseitigen und damit auch den Ausbau erneuerbarer Wärme zu unterstützen, sind entsprechende konsumentInnenrechtliche Regelungen im geplanten Energiegesetz 2020 zu verankern. Daneben sind auch Änderungen und Anpassungen vor allem im Heizkostenabrechnungsgesetz, in den unterschiedlichen Bauvorschriften der Bundesländer sowie im Wohnrecht vorzunehmen.

Zur Einschätzung der angestrebten Dekarbonisierung braucht es eine aktualisierte Darstellung der mittel- und langfristigen Potenziale für Wasserkraft, Windenergie, Sonnenenergie und Biomasse in Österreich.

¹ https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/energiepolitik/Blackbox_Nah-und_Fernwaerme.html

3.1.2 Energieeffizienz

Die BAK ist überzeugt, dass die Steigerung der Energieeffizienz die zentrale Voraussetzung für die Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele schlechthin ist. Energieeffizienz spielt auch für Zielsetzungen, wie die Bekämpfung der Energiearmut, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und die Versorgungssicherheit eine unterstützende Rolle. Die Bundesregierung hat sich mit einem Primärenergiebedarf von 1.200 PJ im 2030 zwar ein ambitioniertes Ziel gesetzt, relativiert dieses Ziel aber gleichzeitig, indem bei Zielüberschreitung die darüberhinausgehenden Energiemengen durch erneuerbare Energien abgedeckt werden sollen. Die BAK spricht sich vehement gegen eine Vermischung von Zielen aus, da es zu einer Verwässerung der Zielerreichung kommt und das Energieeffizienzziel ad absurdum geführt wird. Die Energieeffizienz bezieht sich auf Energieeinsparungen und stellt ein eigenständiges Ziel dar. Ebenso wie der Ausbau von erneuerbaren Energien ein eigenständiges Ziel bildet.

3.1.3 Wettbewerbsfähigkeit und Leistbarkeit

Eine sichere und leistbare Versorgung mit Energie stellt eine existentielle Grundlage für die Menschen in der modernen Gesellschaft dar. Die Energieversorgung ist eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe, die sich in einer Klima- und Energiestrategie zentral widerspiegeln sollte. Eine Reduktion dieser Aufgabe der Daseinsvorsorge auf die Deckung des „elementaren Energie- und Mobilitätsbedarf“ zu gesellschaftlich tragbaren Kosten ist nicht ausreichend und wird von der BAK daher abgelehnt. Kritisch sieht die BAK auch das völlige Fehlen von Aussagen bzw Maßnahmen gegen Energiearmut in der vorliegenden Klima- und Energiestrategie. Die BAK weist darauf hin, dass der Annex I des derzeit in Verhandlung stehenden Entwurfes der EU-Governance-Verordnung, in dem der allgemeine Rahmen für die integrierten nationalen Energie- und Klimapläne vorgegeben wird, vorsieht, dass die Mitgliedstaaten nationale Ziele auch im Hinblick auf die Energiearmut festzulegen haben und diese mit einem Zeitplan für die Verwirklichung der Ziele in ihre Klima- und Energiepläne aufzunehmen haben. Wenn diese EU-Verordnung in unveränderter Form in Kraft tritt, ist die Klima- und Energiestrategie in Bezug auf die Energiearmut jedenfalls anzupassen.

Die BAK ist davon überzeugt, dass eine faire Verteilung der Kosten und des Nutzens eine wesentliche Voraussetzung für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz und das Gelingen der Energiewende ist. Allerdings fehlt diese Ausgewohnheit in der vorliegenden Strategie: Während die Interessen der Wirtschaft, Landwirtschaft und Industrie im Hinblick auf geringe Kosten- und Steuerbelastung und leistbare Preise Berücksichtigung finden, werden jene der KonsumentInnen und vor allem einkommensschwacher Haushalte zu wenig wahrgenommen – was eine Schieflage bewirkt.

3.2 Zu Kapitel 4 „Was uns wichtig ist“

In diesem Kapitel werden Leitlinien für die Umsetzung der Strategie genannt, teils spezifisch in Bezug auf klima- und energiepolitische Handlungsfelder (zB gesamthafte Sicht auf das Energiesystem, Grundsätze der Mobilitätswende), teils allgemein in Bezug auf wirtschaftspolitische Zielsetzungen (zB Standortpolitik, Forschung und Entwicklung, Effizienz des Mitteleinsatzes).

Die BAK betont regelmäßig, dass die Umsetzung der klima- und energiepolitischen Maßnahmen so gestaltet werden soll, dass sie einen möglichst umfassenden Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung leisten („gesamtwirtschaftliche Optimierung“). Sie begrüßt daher, dass in diesem Kapitel ein Rahmen für Entscheidungen über Fragen der Gestaltung und Umsetzung der Maßnahmen festgelegt wird, weist aber auf das Fehlen des Grundsatzes der Verteilungsgerechtigkeit hin.

3.2.1 Was fehlt: Verteilungspolitischer Grundsatz

Neben den Leitlinien, die sich unmittelbar auf Klima- und Energiepolitik beziehen, etwa zur Sektorkopplung oder zur Dekarbonisierung im Mobilitätsbereich, sollten die Leitlinien auch auf gesamtwirtschaftliche Ziele – etwa in Form des „magischen Vielecks“ – abstellen. Aus Sicht der BAK fehlt daher insbesondere eine Leitlinie zur Verteilungsgerechtigkeit.

Dabei geht es um eine gerechte Verteilung der Kosten und des Nutzens, die Beachtung der sozialen Verträglichkeit sowie eine Anpassung bzw. Ausbau der KonsumentInnenrechte. Die BAK erachtet diese Fragen als zentral, um die erforderliche breite gesellschaftliche Akzeptanz zu erreichen und die Bildung einer „Zwei-Klassen-Energiegesellschaft“ zu vermeiden. Diese Gefahr besteht vor allem im Zusammenhang mit Digitalisierung und dem „Demand-Side-Management“, deren Nutzung bei privaten Haushalten stark mit der entsprechenden Ausstattung und damit mit den finanziellen Möglichkeiten korreliert. Eine gerechte Verteilung der Kosten muss auch Maßnahmen umfassen, die einen gerechten Wandel für die Beschäftigten sicherstellen. Dies ist ohne eine aktive Beteiligung der Betroffenen und ihrer Interessenvertretungen (Betriebsräte, Gewerkschaften, AK) nicht möglich.

3.2.2 Emissionsarme Mobilität

Die gewünschte Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf effiziente und nachhaltige Verkehrsträger wie Bahn, Fahrrad oder Zu-Fuß-Gehen, wird von der BAK mit Nachdruck unterstützt. Die Klima- und Energiestrategie erkennt richtigerweise, dass öffentlich zugängliche Verkehrsangebote sowie die aktive Mobilität (Radfahren, Fußverkehr) das Rückgrat nachhaltiger Personenmobilität bilden. Auch das dezidierte Ziel, physische Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität umzubauen, wird ausdrücklich begrüßt, denn sie bedeutet in letzter Konsequenz mehr Raum für Menschen, die zu Fuß gehen oder Rad fahren. Freilich stehen die drastischen Budgetkürzungen des Bundes diesen Zielen diametral entgegen, da wesentliche Impulse für die Verlagerung durch Investitionen der Öffentlichen Hand ausgelöst werden.

Damit es beim Güterverkehr zu einer Verlagerung auf Schiene und Schiff kommt, bedarf es aber auch mehr Kostenwahrheit im Güterverkehr; also der Internalisierung externer Kosten, sowie konsequenter Maßnahmen gegen Sozialdumping im LKW-Verkehr.

Die Energie- und Mobilitätspolitik sollte sich nicht nur den „Steuerungsinstrumenten und Regularien der sozialen Marktwirtschaft“ bedienen, sondern auch jener der demokratisch legitimierten Politik: Diese Instrumente bestehen aus Ordnungspolitik (Ver- und Gebote, verbindliche Normen und Standards); Steuerpolitik als Steuerungsinstrument, sowie Förderungen. Beim Bekenntnis zum „Wachstum“ ist unklar, ob damit ausschließlich Wirtschaftswachstum gemeint ist oder beispielsweise jenes von Lebensqualität, Verteilungsgerechtigkeit und einem umfassenden Wohlstandsbegriff.

Was hier völlig fehlt, sind Ziele und Maßnahmen, die eine soziale Gestaltung des Dekarbonisierungsprozesses ansprechen. ArbeitnehmerInnen in den betroffenen Sektoren (zB Automobilssektor; Sektor des Öffentlichen Verkehrs) und PendlerInnen, denen keine Mobilitätsalternativen offenstehen, müssen unterstützt und entlastet werden. Klimapolitik ist eine soziale Gestaltungsaufgabe – und die erledigt sich nicht durch den Glauben an die Digitalisierung oder den technischen Fortschritt, sondern erfordert, dass jeder Schritt vorab auf seine Verteilungswirkungen untersucht und durch entsprechende Maßnahmen so gestaltet wird, dass negative Effekte verhindert oder kompensiert werden. Es geht letztlich um eine faire Verteilung der Kosten der Klimapolitik. Die Umgestaltung der Wirtschaft wird auch Verlierer zur Folge haben, für diese muss die Politik klare Antworten haben.

Statt wie hier wiederholt „effiziente Mobilitätssysteme“ als Ziel zu postulieren, wäre es wesentlich wichtiger, von einer ressourcen- und klimaverträglichen und leistbaren Mobilität zu sprechen.

Die Strategie hält richtigerweise fest, dass Mobilität und Siedlungsentwicklung voneinander abhängig sind. Doch stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, welche Konsequenzen daraus für eine klima- und energiepolitische Strategie folgen. Dazu sollten sich weitere Ausführungen finden. Leitlinie sollte künftig zB sein, dass es einer verbindlichen Planungsabstimmung zwischen Raumordnung und Verkehrsplanung bedarf, wofür es nötig sein wird, formalisierte Verfahren einzuführen: Konkret bedarf es einer Grundsatzgesetzgebungskompetenz des Bundes für die Raumordnung, damit dieser rechtliche Rahmen geschaffen werden kann.

3.2.3 Bürokratieabbau, Strukturen schaffen

Nach dem Verständnis der BAK würde die Überschrift „Rechts- und Planungssicherheit für Infrastrukturprojekte schaffen“ besser zu diesem Abschnitt passen. Denn es geht in diesem Zusammenhang nicht bloß um Vereinfachung. Das Problem sind alte Gesetze, die keine Standards festlegen, die in heutigen Verfahren als Maßstab für das Schutzniveau dienen könnten (zB Gesundheitswerte bei Stromnetzen oder Schutzniveau beim Lärmschutz). So ist etwa § 7 Starkstromwegegesetz 1968 – die zentrale Genehmigungsbestimmung – völlig unbestimmt. Erst wenn die Schutzgüter und Schutzmaßstäbe klargelegt sind, ermöglicht das eine zügigere Projektvorbereitung und vorhersehbarere Entscheide. Wo sich intensive Eingriffe in Nachbarrechte nicht vermeiden lassen, wie zB im Verkehrslärmschutz, braucht es noch mehr Klarheit als dort, wo schon die Einhaltung von strengen Emissionsstandards Belästigung ausschließt.

Die BAK stimmt der oft vorgebrachten Forderung nach Rechts- und Planungssicherheit als Voraussetzung für ein günstiges Investitionsklima zu. Doch hält sie fest, dass es keine Belege dafür gibt, dass Rechts- und Planungssicherheit für Infrastrukturprojekte durch Entbürokratisierung geschaffen werden können. Dies ist eine verfehlte Sichtweise, die sogar Gefahr läuft, den gegenteiligen Effekt zu haben.

3.2.4 Synergieeffekte zwischen den Gebietskörperschaftsebenen für kosteneffiziente Umsetzung nutzen

Aus Sicht der BAK geht es neben der kosteneffizienten Umsetzung vor allem um eine verbindliche Planungscoordination für Energie und Mobilität. Die BAK teilt die Ansicht, dass es zu dieser Abstimmung eine „klare Kompetenz- und Aufgabenteilung sowie die Vermeidung von Doppelgleisigkeiten“ braucht. Es bedarf aber auch eines formalen Rahmens für diese Kooperation, zB für den in Aussicht gestellten Mobilitätsplan oder für einen Energieplan, etwa im Zusammenhang mit Raumwärme oder für das 100.000-Dächer-Programm. Naheliegend wäre es, Bundesförderungen konditional an die Umsetzung von solchen Planungs- und Abstimmungsprozessen zu knüpfen.

Es braucht eine Rahmenkompetenz des Bundes für die Raumordnung als Grundlage für eine verbindliche Planungscoordination im Energie- und Mobilitätssektor. Zu beachten ist, dass die EU-Richtlinie über strategische Umweltprüfungen (SUP-RL) vorschreibt, dass verbindliche Planungsvorgaben für Projekte, welche einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegen, auch gemäß strategischer Umweltprüfung (SUP) geprüft sein müssen. Dies ist auch das korrekte Forum für die nötige Öffentlichkeitsbeteiligung.

Eine Planungscoordination ist weiters auch etwa für den Naturschutz nötig. Als Beispiel mögen Natura 2000-Meldungen dienen, die etwa das Projekt der 380-kV-Salzburgleitung in Gefahr bringen hätten können. Aus Sicht der BAK ist es nicht sinnvoll, dass solche Meldungen (Länderplanung im Naturschutz mit EU-Bezug) der EU-Kommission übermittelt werden können, ohne dass die

zuständige Energieministerin zuvor eine Position dazu beziehen kann? Dies ist ein Beispiel für den Vorteil verbindlicher Planungscoordination.

3.3 Zu Kapitel 5 „Österreichs Weg zum Ziel: Was wir tun wollen“

Kapitel 5 enthält strategische Ausrichtungen der Klima- und Energiepolitik anhand acht zentraler Aufgabenfelder:

- Infrastruktur für ein nachhaltiges Österreich ausbauen
- Rahmenbedingungen schaffen und Investitionen mobilisieren
- Evaluierung des Förder- und Abgabensystems zur Erreichung der Klima- und Energieziele
- Rechtliche Rahmenbedingungen für ein klimafreundliches Österreich
- Forschung und Innovation als Schlüssel für einen erfolgreichen Standort
- Bildung für eine nachhaltige Zukunft, Bewusstseinsbildung
- Technologien für die Dekarbonisierung nutzen
- Klimafreundliche Gestaltung des urbanen und ländlichen Raums

Positiv sieht die BAK den starken Fokus auf Forschung, Innovation und Entwicklung, das geplante Energiegesetz in Bundeskompetenz und das Bekenntnis zu Leitungsrechten im Fernwärmebereich hervorzuheben. Viele für eine erfolgreiche Klima- und Energiepolitik notwendige Aspekte bleiben aber unberücksichtigt.

3.3.1 Aufgabe 1: Infrastruktur für ein nachhaltiges Österreich ausbauen

Die BAK begrüßt, dass in der Klima- und Energiestrategie die Rolle von Infrastrukturinvestitionen besonders betont wird. Diese sind nicht nur eine notwendige Voraussetzung zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele, sondern auch ein wichtiges konjunkturpolitisches Steuerungsinstrument. Investitionen in die Energieinfrastruktur haben nicht nur mittelfristig und strukturell, sondern auch unmittelbar positive Auswirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung. Gerade im Bereich der Netzinfrastruktur ist dabei der Anteil heimischer Wertschöpfung – und damit auch der Beschäftigungseffekt – überdurchschnittlich hoch.

In ihrem mehrjährigen Finanzrahmen hat die Europäische Kommission in Aussicht gestellt, dass für die Umsetzung der Klimaziele des Abkommens von Paris und der Ziele der Vereinten Nationen für Nachhaltige Entwicklung (SDG – Sustainable Development Goals) 25 % der EU-Mittel für klima-relevante Maßnahmen verwendet werden sollen. Gerade im Zusammenhang mit Infrastrukturinvestitionen soll aus Sicht der BAK daher besonders darauf geachtet werden, dass EU-Kofinanzierungen für die notwendigen, umfangreichen Projekte mit Klima- und Energierelevanz sichergestellt werden.

Investitionen sind auch für den Erhalt bestehender flexibler Kraftwerkskapazitäten nötig, die für einen erfolgreichen Transformationsprozess noch benötigt werden, wie hocheffiziente kalorische Kraft-Wärme-Koppelungsanlagen.

Ausführungen zu grundsätzlichen Planungsfragen finden sich in Abschnitt 3.3.4.1.

3.3.1.1 Erneuerbare Strom- und Wärmeerzeugung

Die BAK begrüßt das Vorhaben der Bundesregierung den Anteil Erneuerbarer Energie sowohl in der Strom- als auch in der Wärmeerzeugung deutlich zu erhöhen. Das in der Klima- und Energiestrategie genannte Ziel, dass „der nationale Gesamtstromverbrauch zu 100 % (national bilanziell) aus

erneuerbaren Energiequellen gedeckt“ werden soll, ist sehr ambitioniert. Da Elektrizität klimafreundlich erzeugt werden kann und vielfältig verwendbar ist, wird – selbst wenn insgesamt der Energieverbrauch sinkt – die Nachfrage nach Strom steigen. Um diese steigende Nachfrage zu decken, muss Österreich – nach aktuellen Prognosen – allein bis 2030 um mehr als ein Drittel mehr Elektrizität produzieren. Das entspricht mehr als einer Verdreifachung der derzeit geförderten Ökostromproduktion. Dieses Ziel kann nur dann erreicht werden, wenn das Fördersystem wesentlich verbessert und damit der Ökostromausbau deutlich effizienter erfolgt. Grundbedingung dafür ist, dass sich die Stromproduktion stärker nach dem aktuellen Stromverbrauch richtet. Das bedeutet einerseits eine stärkere Systemintegration der volatilen Erzeugungsformen, andererseits ist ein Ende überhöhter Fördertarife unabdingbar. Die BAK teilt daher die von der Bundesregierung angeführte Zielsetzung, wie „Vermarktungsverantwortung stärken“, „Fokus auf Marktprämien und Investitionsförderungen“ und „Verstärkt auf Kosteneffizienz achten“. Damit das Ziel der Kosteneffizienz tatsächlich erreicht werden kann, ist eine klar definierte Kostenbegrenzung notwendig. Gleichzeitig erhöht eine solche Begrenzung die Rechts- und Planungssicherheit sowohl für die ZahlerInnen als auch für die geförderten Energieunternehmen. Das neue Förderregime ist daher so auszugestalten, dass damit die derzeitigen Förderkosten jedenfalls nicht überschritten werden. Die BAK verweist in diesem Zusammenhang auf aktuelle Kostenprognosen, die dieses Kostenszenario als realistisch ansehen.

Diese Studien zeigen, dass die derzeit jährlich eingesetzten Fördermittel auch für einen ambitionierten Ausbau Erneuerbarer Energie im Stromsektor ausreichend sind. So ziehen etwa die wichtigsten Interessensverbände von erneuerbaren Energien aus der von ihnen selbst beauftragten Studie „Stromzukunft Österreich 2030“² den Schluss, dass die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien von 2015 bis 2030 um 31 TWh (das entspricht rund 45 % der derzeitigen Gesamterzeugung) ohne wesentliche Mehrkosten ansteigen kann, wobei dafür durchschnittlich jährlich rund 511 Millionen Euro an Kosten anfallen (zum Vergleich betragen diese Kosten im Jahr 2015: 620 Millionen).

Wesentlich für die Leistbarkeit und damit die Akzeptanz des angestrebten geförderten Ausbaus von Erneuerbaren Strom ist aber ebenso eine breite ZahlerInnenbasis sowie eine faire Verteilung der Kosten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die privaten Haushalte heute bei rund einem Viertel des Gesamtstromverbrauchs für knapp die Hälfte der Ökostromförderkosten aufkommen.

Um die auf europäischer Ebene vorgegebenen Energie- und Klimaziele zu erreichen, muss auch der Anteil Erneuerbarer Energien in der Wärmeversorgung erhöht werden. Im Bereich der Wärmeerzeugung ist neben den bereits erwähnten Ausbau der KonsumentInnenrechte auf eine faire Verteilung der Kosten zu achten. Wenn von der Bundesregierung zur Erreichung der Erneuerbaren Wärme-Ziele Förderungen angedacht werden, so ist auch hier auf eine breite ZahlerInnenbasis abzustellen. Um eine faire Verteilung der Kosten zu erreichen und negative Verteilungseffekte zu minimieren, sollte die Finanzierung aus Sicht der BAK daher über den öffentlichen Haushalt (Bundes- und/oder Landesbudget) erfolgen.

3.3.1.2 Flexibilisierung der Energiesysteme

Die BAK sieht die Nutzung von Flexibilität im Energiesystem als wichtigen Bestandteil einer Klima- und Energiestrategie. Potenziale finden sich vor allem auf der Erzeugungsseite, bei großen Energieverbraucher und im Bereich Sektorkopplung, also dem intelligenten Zusammenspiel einzelner Energiesektoren. Diese Potenziale müssen mitgedacht werden, zB beim Ausbau der Ladestationen

² Haas et al 2017 - TU Energy Economics Group

für die Elektromobilität oder im Rahmen der Wärmestrategie. Die BAK weist aber darauf hin, dass bei der überwiegenden Mehrheit der privaten Haushalte dieses Flexibilisierungspotential nicht vorhanden ist. Ohne Ausbau von Schutznormen für VerbraucherInnen könnten sich neue Geschäftsmodelle und/oder MarktteilnehmerInnen (wie Aggregatoren) negativ auf die KonsumentInnen auswirken (wie höhere Energiepreise, Intransparenz bei Verträgen).

3.3.1.3 Energieinfrastruktur - Netz- und Kraftwerksausbau

Die BAK begrüßt die Begründung von Leitungsrechten für Fernwärme. Die BAK spricht sich aber für die Verdichtung von bestehenden Fernwärmenetzen vor der Erweiterung und dem Ausbau aus, um eine möglichst hohe Abnahmemenge zu sichern, als Voraussetzung für leistbare Fernwärmepreise. Gerade im Bereich der Neubauten sinkt der Raumwärmebedarf.

3.3.1.4 Infrastruktur und saubere Mobilität

Die BAK setzt sich für eine leistbare, flächendeckende und zugängliche Mobilität ein. Dabei sind die Bedürfnisse unterschiedlicher NutzerInnengruppen zu berücksichtigen: Beginnend vom SchülerInnenverkehr, über Tages- und WochenpendlerInnen bis hin zum Freizeit- und Erholungsverkehr. Gleichermäßen sind der gewerbliche Verkehr sowie die Einkaufs- und Versorgungsfahrten in die Überlegungen aufzunehmen.

Völlig zu Recht wird in der Klima- und Energiestrategie erkannt, dass dem Öffentlichen Verkehr bei einer nachhaltigen Gestaltung von Mobilität eine Schlüsselrolle zukommt. Ebenso wird erkannt, dass die Anbindungen in ländlichen Regionen, etwa im Bereich der „letzten Meile“ oder bei „multi-modalen“ Verkehrsknoten zu verbessern sind. Auch können die „Herstellung der Kostenwahrheit“ im Güterverkehr und „Änderungen in der Raumordnung“ sicherlich dazu beitragen, der Erfüllung der Klimaschutzziele der Republik einen Schritt näher zu kommen. Diesen Feststellungen folgen allerdings keine Vorschläge konkreter Maßnahmen. Entsprechend umfassende Anpassungen sind daher noch notwendig.

Im Widerspruch zu diesen Zielen stehen weiters die von der Bundesregierung kurz nach Regierungsantritt gesetzten Maßnahmen im Verkehrsbereich, etwa die Änderungen am sogenannten Rahmenplan (Festlegung der Infrastrukturinvestitionen auf der Schiene bis 2023) und die im Bundesbudget vorgesehenen Einsparungen beim Ausbau der Bahn. Über 1,5 Mrd € soll das Schienenbudget gekürzt werden. Projekte wie die Elektrifizierung oder der Ausbau wichtiger Verbindungen sollen nach den Plänen der Regierung aufgeschoben oder gar nicht realisiert werden.

80 % aller Verkehre haben ihren Ursprung bzw ihr Ziel in Agglomerationen. Dementsprechend bedeutend sind sie als Verkehrserreger. Ihr Stellenwert wird auch zunehmen, da sie und ihr Umland österreichweit wachsen. Bis 2035 wird Wien um „Graz“, also um 250.000 Personen wachsen und auch das Wiener Stadtumland – der sogenannte „Speckgürtel“ – wächst mit. Geht es nach den Prognosen, trifft dies auf alle anderen Städte in einem ähnlichen Ausmaß zu. Gerade im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr ist daher mit überproportionalen Zuwächsen zu rechnen. Für die Verkehrsplanung stellt die dynamische Entwicklung der gesamten Region eine besondere Herausforderung dar. Bereits heute sind zu den Stoßzeiten die Straßenbahnen und Busse sowie die regionalen Pendlerzüge „voll“ und zahlreiche Straßen überlastet. Die prognostizierten Zuwächse sind mit den derzeitigen Maßnahmen und der derzeitigen Infrastruktur nicht bewältigbar.

Um den Verkehr der Zukunft bewältigen zu können, sind massive Investitionen die Bahninfrastruktur unabdingbar. Besonderer Bedeutung kommen dabei aus Sicht der BAK folgenden Projekte zu:

- Ausbauprogramme für die Schnellbahnnetze wie etwa in der Ostregion, in der Steiermark, Salzburg („Y-System“), Kärnten sowie in Tirol und Vorarlberg;
- Revitalisierung brachliegender Ersatzinfrastrukturen für völlig ausgelastete innerstädtische Verbindungen in Wien;
- Ausbau von Verbindung in die Städte (wie Westbahnachse zur optimalen Nutzung des Salzburger Schnellbahn „Y-Systems“, Pottendorfer Linie, S 7, 4-gleisiger Ausbau Meidling in Richtung Süden);
- ein Sonderprogramm Elektrifizierung:
Damit die Bahn ihre ökologischen Vorteile voll ausspielen kann, ist die Elektrifizierung weiterer Regionalbahnstrecken zu forcieren. In der Schweiz ist beispielsweise das gesamte Bahnnetz elektrifiziert;
- ein Sonderprogramm „Reallokation von Haltestellen“:
Viele Bahnhaltstellen befinden sich dort, wo sie vor mehr als einem Jahrhundert konzipiert wurden. Durch Wohnbautätigkeiten und Betriebsansiedlungen sind zahlreiche Siedlungsgebiete nicht mehr optimal an Haltestellen angebunden. Die Haltestellen sollten daher an geeigneten Standorten neu errichtet werden;
- ein Sonderprogramm „Nadelöhre für den Taktfahrplan beseitigen“:
Durch weitere Infrastrukturverbesserungen und Beschleunigungsprogramme sollen auch eingleisige Regionalbahnen fit für einen integrierten, bundesweiten Taktfahrplan werden;
- Die BAK fordert darüber hinaus das Vorziehen von Umbauten an Bahnhöfen zu mehr Barrierefreiheit, besserer Fahrgastinformation (Monitore, akustische Informationen) und mehr Sicherheit sowie Fahrgastkomfort (Beleuchtung, Einsehbarkeit, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, WC-Anlagen). Keinesfalls dürfen Bahnhofsumbauten zu einer Verschlechterung der Zugänglichkeit führen.

Nur ein qualitativ hochwertiger öffentlicher Raum „vor Ort“ garantiert eine nachhaltige Nutzung, insbesondere in dicht verbauten Gebieten. Letztlich müssen keine großen Distanzen zurückgelegt werden und Bedürfnisse, etwa Erholung und Freizeit, können unmittelbar befriedigt werden. Verdichtete Räume mit ihren positiven Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten und auf die Energiebilanz von Siedlungen werden attraktiviert. Die Gestaltung des öffentlichen Raums muss die vielfältigen Nutzungsansprüche und die künftigen Anforderungen, insbesondere im Verkehrsbereich, berücksichtigen. Die Ansprüche an den öffentlichen Raum werden vielfältiger. Für bestimmte Bevölkerungsgruppen ist das Vorhandensein eines nutzbaren öffentlichen Raumes im Wohnumfeld eine wichtige Bestimmungsgröße ihrer Lebensqualität. Kinder und Jugendliche zählen hier ebenso dazu wie Jungfamilien, ältere Personen mit eingeschränktem Aktionsradius sowie sozial benachteiligte Personengruppen. Darüber hinaus bildet der öffentliche Raum einen wichtigen Qualitätsaspekt im Arbeitsumfeld und der Arbeitsumgebung. Änderungen im Verkehrsverhalten der Bevölkerung, wie zum Beispiel die starken Zuwächse im Bereich des Öffentlichen Verkehrs, erfordern neue Planungsgrundsätze, der öffentliche Raum muss wieder zum Gemeingut werden.

Gleichermaßen gilt es, den Fußgänger- und Radverkehr in den Agglomerationen stärker zu berücksichtigen. Neben lokalen Konflikten hinsichtlich der Aufteilung des öffentlichen Raumes, scheitern zahlreiche Maßnahmen an finanziellen Gegebenheiten. Eine Bundesförderung für den Fahrradverkehr (Schnellfahrstrecken, Durchbinden und Verknüpfen der Verkehre, Ausgestaltung attraktiver Verbindungen zu wichtigen Zielen) wäre eine verhältnismäßig kostengünstige Variante, Klimaschutzmaßnahmen umzusetzen.

Gleichzeitig ist beim Infrastrukturausbau darauf zu achten, dass keine unnachhaltigen „lock-in“-Effekte dadurch entstehen, dass Projekte als langfristige Verkehrserreger wirken.

Im Bereich der Elektromobilitäts-Infrastruktur ist es aus Sicht der BAK eindeutig zu wenig, auf die „Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Anbietern“ zu vertrauen. Der Gesetzgeber muss Maßnahmen entwickeln, die einen möglichst raschen, flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur sicherstellen und für die NutzerInnen einen barrierefreien (einheitliche, technische Standards, einfache anbieterunabhängige Abrechnung) Zugang ermöglichen.

Fragen zu Mobilität und Planung

Grundsätzlich ist die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene wegen der dadurch ausgelösten Energieeffizienz und der Verringerung klassischer Luftschadstoffe sehr wünschenswert. Doch erfordert dies auch, die seit langem bestehenden Defizite im Verkehrslärmschutz beim Schienenverkehr anzugehen.

Deutschland hat hier mit der Abschaffung des „Schienebonus“ ein Signal gesetzt, wodurch schlussendlich die Akzeptanz für den Gütertransport auf der Schiene und den Ausbau des Schienennetzes verbessert werden. Dies ist auch für Österreich zu erwägen und sollte im Zusammenhang mit dem Neubau von Schieneninfrastruktur systematisch thematisiert werden, da andernfalls alle Genehmigungsverfahren mit entsprechenden Diskussionen belastet und damit verzögert werden. Doch auch laufenden Lärmsanierungen würden von verbindlichen Standards profitieren.

Weiters merkt die BAK an, dass Planungsinstrumente wie der „Masterplan Radfahren“, der „Masterplan Gehen“, die Radinfrastrukturausbauprogramme, aber auch das angesprochene strategische Infrastruktur- und Raumordnungskonzept einen formalen Rahmen brauchen, damit hier rasch Erfolge erzielt werden können. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 3.3.4.1 verwiesen.

Ladeinfrastruktur

Zur Förderung und zur schnelleren Durchdringung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bedarf es nicht nur Maßnahmen hinsichtlich eines weiteren Infrastrukturausbaus hinsichtlich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, sondern ebenso regulatorische und rechtliche Rahmenbedingungen die den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug fördern und unterstützen.

Das ambitionierte Ausbauziel hinsichtlich der Nutzung und Durchdringung des MIV mit Elektrofahrzeugen kann nur unter verbraucherInnenfreundlich ausgestalteten Rahmenbedingungen tatsächlich gelingen. Insbesondere sind dazu Verbesserungsschritte hinsichtlich der Preisauszeichnung und eines einfachen und transparenten Vergleichs von Ladetarifen rechtlich auszugestalten und umzusetzen. Darüber hinaus sind durch ein zentrales Monitoring, analog dem Spritpreismonitor oder dem Tarifkalkulator der E-Control, die Preise und die Preisentwicklung zu erfassen um den derzeit bestehenden und durchaus gravierenden Preisunterschieden vorzubeugen.

Denn es ist davon auszugehen, dass die Akzeptanz der Elektromobilität, neben Fragen eines netzdienlichen Infrastrukturaufbaus, erst mit der verbraucherInnenfreundlichen Ausgestaltung des Ladevorgangs zu angemessenen, transparenten und einfach vergleichbaren Preisen im notwendigen Ausmaß zunehmen wird. Aus diesem Grund sind Aspekte der regulatorischen und rechtlichen Ausgestaltung und Begleitung in die Strategie explizit mit aufzunehmen und zu thematisieren.

3.3.2 Aufgabe 2: Rahmenbedingungen schaffen und Investitionen mobilisieren

3.3.2.1 Elektrizitätsmarktdesign

Die BAK begrüßt die Feststellung, dass die Rechte der KonsumentInnen im Einklang mit der Entwicklung des neuen Marktdesigns anzupassen und zu stärken sind – das betrifft insbesondere den Raumwärmebereich, den Bereich Elektromobilität sowie konsumentenrechtliche

Schutzbestimmungen gegenüber neuen Marktteilnehmer (wie Aggregatoren). Für die BAK zentral ist aber auch die Berücksichtigung von Verteilungseffekten durch ein neues Strommarktdesign. KonsumentInnen sollen natürlich die Möglichkeit haben, selbst erneuerbaren Strom zu erzeugen bzw zu speichern (sog Prosumer), allerdings sind Anreize dafür nicht durch ungerechtfertigte Privilegien und Ausnahmen von Steuern und Netztarife zu setzen. Denn auch „Prosumer“ benötigen weiterhin das öffentliche Netz für ihre Stromversorgung und sollten dafür – dem Verursacherprinzip entsprechend – auch zahlen, besonders für die beanspruchte Leistung. Das gilt auch für neue MarktteilnehmerInnen – wie Aggregatoren. Haushalte, die nicht über die finanziellen oder rechtlichen Möglichkeiten für „smarte Ausstattungen“ verfügen, müssten sonst diese Netz-Mindereinnahmen durch höhere Netzkosten ausgleichen. Besonders für einkommensschwache Haushalte, mit oft leistungsstarken, ineffizienten Geräten, wäre das eine hohe finanzielle Belastung.

Aus verteilungspolitischer Sicht spricht sich die BAK gegen eine Ausweitung der Steuerbefreiung für elektrische Energie, die mittels PV-Anlagen – die sich auf Dächern befinden – erzeugt wird, aus. Bereits der derzeitige Freibetrag in Höhe von 25.000 kWh für die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Primärenergiequellen hat für 90 % der PV-Anlagen zu einem Entfall der Entrichtung der Elektrizitätsabgabe geführt. Hohe Freigrenzen und Steuerbefreiung begünstigt vor allem Unternehmen oder gemeinschaftliche Erzeugungsanlagen, nicht aber private Haushalte, deren Eigenverbrauch im Durchschnitt deutlich unter 5.000 kWh pro Jahr liegt.

Grundsätzlich unterstützt die BAK ein Verbot der Saldierung von Zählpunkten. Allerdings sollten die bestehende Ausnahme für den Öffentlichen, elektrifizierten Schienen-Personenverkehr erhalten bleiben: Denn der Öffentlichen Schienen-Personenverkehr (ÖPV) muss aufgrund sicherheitstechnischer Vorgaben über zahlreiche Zählpunkte verfügen. Diese Ausnahme vom Saldierungsverbot ist jedenfalls gerechtfertigt, da diese Kostenentlastung dem ÖPV hilft, angemessene und leistbare Tarife sicherzustellen und damit gerade in den Ballungszentren zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den elektrifizierten öffentlichen Schienenverkehr beiträgt und damit ein zentrales Vorhaben der Bundesregierung (Leuchtturm 2) unterstützt.

3.3.2.2 Ausbau des Ausgleichs- und Regenergiemarktes sowie Systemstabilität

Eine Differenzierung zwischen den MarktakteurInnen fehlt: Während nämlich StromerzeugerInnen und große EnergieverbraucherInnen – wie IndustriekundInnen – sowohl die technischen als auch die administrativen Voraussetzungen haben, um am Energiemarkt aktiv teilzunehmen, ist dies nur für einen geringen Teil der privaten Haushalte möglich. Der repräsentative private Haushalt kann sein Lastverhalten nicht an kurzfristige Preisschwankungen anpassen um damit hohen Preisen auszuweichen. Die BAK spricht sich daher strikt gegen das Zulassen von Preisspitzen für HaushaltkundInnen aus, da damit das Marktrisikos auf private Haushalte überwältigt wird. Der überwiegende Teil der Haushalte wäre in einem solchen System mit deutlich höheren Kosten konfrontiert, mit prekären Auswirkungen für einkommensschwache Haushalte.

3.3.2.3 Preisbildung & Preisspitzen, Tarifstruktur, Regulierung sowie Kostenverteilung

Der Wandel des Stromsystems macht eine Anpassung des Elektrizitätsmarktdesigns notwendig. Die BAK begrüßt daher das Vorhaben die Netztarifstruktur auf die neuen Herausforderungen auszurichten und das Marktdesign weiterzuentwickeln. Dabei gilt es folgenden Umständen Rechnung zu tragen: Die privaten Haushalte tragen heute bei rund einem Viertel des Gesamtstromverbrauchs beinahe die Hälfte der gesamten Stromnetzkosten. Sie tragen damit auch im Bereich des Stromnetzausbaus die Hauptlast der Kosten des Systemwandels. Die BAK unterstützt daher das Ziel der Bundesregierung, „die Tarifstruktur ausgewogen anzupassen“ und teilt folgende Feststellung

„Die Kosten für den Erhalt bzw Ausbau der für die Transformation des Energiesystems notwendigen Netzinfrastruktur müssen auch bei steigender Eigenversorgung auf alle Netznutzer fair verteilt werden.“ Denn eine Verteilung der Netzkosten muss verursachergerecht erfolgen und kann daher keinesfalls zu einer stärkeren Belastung der privaten Haushalte führen. Aber auch innerhalb dieser Gruppe ist auf eine faire Verteilung der Kosten zu achten. Das bedeutet konkret: Die neue Netztarifstruktur darf nicht dazu führen, dass einzelne Netznutzer sich aus den Systemkosten „rausoptimieren“ können.

Ähnliches gilt in Hinblick auf die Einführung zeitabhängiger Stromlieferverträge. Flexible Strompreise dürfen nicht dazu führen, dass jene Haushalte die technisch-wirtschaftlich nicht in der Lage sind ihre Stromnachfrage anzupassen, den sehr volatilen Preisschwankungen an der Börse schutzlos ausgeliefert sind. Denn dies würde bedeuten, dass ausgerechnet jene Gruppe die finanziell nicht von der Systemtransformation profitiert einen immer größeren Teil der Transformations- und Gesamtsystemkosten zu tragen hat.

Die BAK warnt in diesem Zusammenhang vor einer Zwei-Klassen-Energiegesellschaft: Auf der einen Seite die „smarten“, gut informierten, finanziell und technisch gut ausgestatteten Haushalte. Sie werden zeitabhängige Netz- oder Energielieferverträge nutzen und sich mithilfe von Eigenerzeugungsanlagen und Speicher auf Kosten des Gesamtsystems selbst optimieren. Auf der anderen Seite, alle anderen VerbraucherInnen. Sie haben weder die finanzielle noch die technische Ausstattung um von den neuen Netztarifen oder zeitabhängigen Stromlieferverträgen zu profitieren. Im Gegenteil sie werden einen immer größeren Teil der Systemkosten zu tragen haben. Die BAK fordert daher:

- eine faire, verursachergerechte Kostentragung durch alle NetznutzerInnen. Das bedeutet in Bezug auf Netztarife, dass nicht nur die Höhe von Leistungsspitzen, sondern auch deren Häufigkeit und Gleichzeitigkeit angemessen berücksichtigt wird.
- eine sozial verträgliche Ausgestaltung der Netztarife und die besondere Berücksichtigung von schutzbedürftigen Gruppen.
- leistbare zeitunabhängige Stromliefertarife.

3.3.2.4 Blockchain

Die Erprobung und Anwendung neuer Technologien wie zum Beispiel der Blockchain sind im Energiesystem als positiv anzusehen. Jedoch muss durch die Anwendung solcher Technologien das Primat der Leistung, Versorgungssicherheit und Stabilität als übergeordnetes Ziel erhalten und gefestigt werden. Ebenso dürfen konsumentInnenschutzrechtliche Agenden durch die Anwendung der neuen Technologien nicht ausgehöhlt oder gefährdet werden und die bisherigen Standards müssen erhalten bleiben. Dazu ist regulatorisch und rechtlich Rechnung zu tragen und dementsprechend sind gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

3.3.2.5 Mobilität

Bezüglich steuerlicher Anreizsysteme für die Anschaffung effizienterer und emissionsärmerer Fahrzeuge bzw hinsichtlich Ausnahmeregelungen von Fahrverboten für Elektrofahrzeuge weist die BAK ausdrücklich darauf hin, dass insbesondere individuelle Elektromobilität nicht per se besser als Mobilität mit Verbrennungsmotoren ist. Umwelteffekte müssen immer mit einer Energiebilanz bewertet werden, die alle Emissionen im Lauf der Energieaufbringung bis zur schlussendlichen Umwandlung in Nutzenergie umfasst („well to wheel“).

Der Vorteil von Elektrofahrzeugen gegenüber Diesel- und Benzin-PKW oder herkömmlichen Motorrädern und Mopeds ist, dass beim Fahren keine Abgase und kein Motoren-Lärm entstehen.

Das scheint zwar eine Chance bezüglich Luftqualität (insbesondere in den Städten) zu sein, von „Zero-Emission“ kann aber keine Rede sein. Die Emissionen der Elektromobilität entstehen bei der Stromerzeugung und sind je nach Energiequelle verschieden hoch. Der zugrundeliegende Kraftwerksmix hat somit große Effekte auf die CO₂-Bilanz.

Direkt positive Auswirkungen insbesondere von individuellem Elektroverkehr sind im Bereich der örtlichen Emissionen feststellbar (keine Abgase, weniger Lärm). Die für Individualverkehr notwendigen Platzanforderungen (Parkierung) bleiben davon aber unberührt.

Aus Sicht der BAK stellt die Förderung der individuellen Elektromobilität keine Problemlösung dar, sondern bringt höchstens eine Problemverschiebung. Das Ziel von „Mehr Fahrten im Umweltverbund weniger Fahrten im motorisierten Individualverkehr“ muss daher auch im Bereich der individuellen Elektromobilität gelten. Priorität muss die Forcierung des Öffentlichen Verkehrs und des nichtmotorisierten Individualverkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr (egal ob mit Verbrennungsmotor oder Elektromotor) haben.

3.3.3 Aufgabe 3: Evaluierung des Förder- und Abgabensystems

In der Klima- und Energiestrategie wird zutreffend ausgeführt, dass ökonomische Rahmenbedingungen sowie Investitionsmöglichkeiten für die Erreichung der Ziele der Strategie von großer Bedeutung sind. Doch auch umgekehrt gilt, dass die Politiken und Maßnahmen, die zur Umsetzung der Strategie und zur Erreichung der Klima- und Energieziele bis 2030 und darüber hinaus erforderlich sind, weitreichende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung haben. Dies umfasst auch den Bundeshaushalt, da dieser sowohl auf der Einnahmen- als auch auf der Ausgabenseite wichtigen konjunkturellen Einflüssen unterliegt.

Dabei wirken Maßnahmen nicht nur unmittelbar, indem sie zB eine Veränderung des Steueraufkommens bewirken. Tiefgreifender sind diejenigen Veränderungen, die durch eine Veränderung der wirtschaftlichen Struktur und durch ihre konjunkturellen Wirkungen mittelbar auf den Bundeshaushalt wirken.

Die BAK begrüßt, dass sich die Bundesregierung klar zur Kosteneffizienz und Kosteneffektivität als Maßstab für öffentliche Ausgaben bekennt.

Die Strategie sieht vor: „Wenn eine neue Maßnahme zu zusätzlichen Belastungen der öffentlichen Haushalte führt, haben im Gegenzug an anderer Stelle entsprechende Entlastungen im Bundeshaushalt zu erfolgen.“ Diese Vorstellung geht von sehr simplen Wirkungsmechanismen und einer klaren, fast monokausalen Zuordnung budgetärer Wirkungen zu einzelnen Maßnahmen aus. In der Realität wird dieser Fall nicht zu beobachten sein. Aus Sicht der BAK sind die Ausgaben der Öffentlichen Hand stets nach ihren gesamthaften Wirkungen zu beurteilen. Nur wenn es gelingt, diese gesamthaften Wirkungen von Maßnahmen vergleichbar zu machen, sollten Abwägungen wie die genannte in Betracht gezogen werden.

Die BAK unterstützt ausdrücklich das Ziel, klima- und energierelevante Förderinstrumente regelmäßig auf ihre Kosteneffektivität und Wirkungsorientierung zu überprüfen, um einen kosteneffektiven Mitteleinsatz zu garantieren. Aus Sicht der BAK liefert die Umweltförderung des Bundes ein Beispiel für ein weitgehend transparentes, effizientes, professionelles und langfristig berechenbares Fördersystem, das auch hinsichtlich seiner Wirkungen regelmäßig evaluiert wird. Demgegenüber stellt der Klima- und Energiefonds ein Instrument dar, das ohne klare Zielrichtung eine breite, unzusammenhängende Palette von Maßnahmen fördert, deren Wirkung auch nicht evaluiert wird. Auch der Sanierungsscheck des Bundes ist ein Beispiel für Doppelgleisigkeit bei Förderungen und

mangelhafte Evaluierung. Die BAK unterstützt daher die Bemühungen, die Förderprogramme des Bundes zu analysieren und regelmäßig zu evaluieren.

3.3.4 Aufgabe 4: Rechtliche Rahmenbedingungen für ein klimafreundliches Österreich

3.3.4.1 Allgemeine Ausführungen

Klimaschutz ist – verfassungsrechtlich gesehen – eine Querschnittsaufgabe. Weder der Bund noch die Länder sind dafür eindeutig zuständig. Viele der verfassungsrechtlich vorgegebenen Gesetzgebungs- und Vollzugskompetenzen sind durch eine Klima- und Energiestrategie angesprochen. Diese zersplitterte Zuständigkeitslage in Österreich wird in der Strategie zu wenig thematisiert, obwohl sie ein Haupthindernis für eine koordinierte und zügige Umsetzung der Klima- und Energieziele ist.

Es genügt nicht, für das Energierecht eine bundeseinheitliche Zuständigkeit zu begründen. Es braucht eine solche Kompetenzbereinigung auch für das Thema „Umweltschutz“ einschließlich des „Naturschutzes“. Darüber hinaus braucht es auch eine verbindliche Planungscoordination zwischen der Landesraumordnung und der Bundes-Infrastrukturplanung. Eine Vielzahl an Planungen, die in der Strategie angesprochen werden – etwa der Österreichische Netzinfrastukturplan, der „Masterplan Radfahren“, der „Masterplan Gehen“, das strategische Infrastruktur- und Raumordnungskonzept, die Energieraumplanung – erfordern einen solchen Abstimmungsprozess. Dazu kann die angesprochene verbindliche Planungscoordination auf der Basis einer (zu schaffenden) Grundsatzgesetzgebungskompetenz des Bundes für die Raumordnung Wesentliches beitragen. Ein Bundesraumordnungsgesetz könnte hier für die Landesraumordnung grundlegende planerische Vorgaben machen.

Konkret braucht es daher³

- eine Grundsatzgesetzgebungskompetenz des Bundes für die Landesraumordnung sowie
- eine Verankerung der Raumordnung als koordiniert wahrzunehmender Staatsaufgabe und
- eine Zuständigkeit des Bundes, den rechtlichen Rahmen für die Vielzahl an planerischen Abstimmungsprozessen, die in der Strategie angesprochen werden, festzulegen.

Bislang verfügt Österreich nur über informelle Strukturen, etwa die ÖROK, die dafür bei weitem nicht ausreichen. Ein Bundesraumordnungsgesetz muss neben klimarelevanten Grundsätzen für die Landesraumordnung den Rahmen für eine geordnete Abstimmung zwischen den Planungen des Bundes und der Länder vorgeben.

Beide genannten Maßnahmenbereiche – die Bündelung der relevanten Kompetenzen beim Bund und die vorgeschlagene verbindliche Planungscoordination – werden auch zu Beschleunigung von Infrastrukturverfahren beitragen. Wenn Grundsatzfragen, die auf der Ebene der Projektgenehmigung nicht mehr gelöst werden können – etwa Bedarfsprüfung, Abstimmung mit der Raumordnung und anderen Politiken –, bereits auf vorgelagerten Stufen abgearbeitet werden, wird die Durchführung der Einzelverfahren nicht mehr durch diese belastet. Es versteht sich, dass auch bei der Klärung dieser Grundsatzfragen eine entsprechende Öffentlichkeitsbeteiligung sichergestellt sein muss.

Vor allem braucht es eine Modernisierung der Infrastruktur-Gesetze (Straße, Schiene, Luft, Energiewege). Sie müssen Antworten auf diejenigen Fragen geben, die heute in Verfahren genehmigungsrelevant sind. Der undifferenzierte Ruf nach Vereinfachung, Entbürokratisierung und Deregulierung trägt dazu nichts bei. Die genannten Gesetze müssen möglichst konkret die Vorstellung des Gesetzgebers zum Ausdruck bringen, welchen Standards die Infrastruktur zu genügen

³ vgl Heinz Peter Rill/Friedrich Schindegger, Zwischen „Altlasten“ und „Neuen Ufern“ – Teil 3: Vorschlag für ein Bundesraumordnungsgesetz,– Nr 19 der Schriften zur Regionalpolitik und Raumordnung in der Schriftenreihe des Bundeskanzleramtes 1991

hat. Beispiele sind hier gesundheitliche Grenzwerte bei Stromnetzen oder das Schutzniveau beim Lärmschutz. Derzeit ist etwa § 7 Starkstromwegegesetz 1968 – die zentrale Genehmigungsbestimmung – völlig unbestimmt. Erst wenn die Schutzgüter und Schutzmaßstäbe klar benannt sind, ermöglicht das eine zügigere Projektvorbereitung und vorhersehbarere Entscheide. Wo sich intensive Eingriffe in Nachbarrechte nicht vermeiden lassen, wie zB im Verkehrslärmschutz, braucht es noch mehr Klarheit als dort, wo schon die Einhaltung von strengen Emissionsstandards Belästigung ausschließt. Dabei muss das Starkstromwege- und Verkehrsinfrastrukturrecht neben zeitgemäßen Schutzstandards für den Neubau auch solche im Betrieb gewähren und sich um das Thema der heranrückenden Wohnbebauung und der Korridorfreihaltung kümmern.

Zu beachten ist auch, dass das vorliegende Konzept, nicht bloß unter dem Gesichtspunkt „Soziales“, sondern auch unter Umweltgesichtspunkten nicht immer zu win-win-Situationen führen wird. Wenn Siedlungsentwicklung flächensparend erfolgen soll, sanfte Mobilität und das Prinzip der kurzen Wege gefördert werden sollen, Siedlungen nachverdichtet werden sollen um Verkehrsnachfrage zu verringern, werden zB Konflikte um Lärm zunehmen, wird es intensivere Abstimmungen brauchen und wird es weitergehender, strukturierter Vorkehrungen für deren Bewältigung bedürfen. Besonderes Konfliktpotential kann hier das Thema „Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene“ entfalten, da die Problematik von Eisenbahnlärm vor allem auf „Güterverkehr in der Nacht“ zurückgeht. Die Strategie sollte daher der Frage nicht ausweichen, welche zeitgemäßen Lärmschutzanforderungen an den Ausbau der und den Betrieb von Schienenverkehrsinfrastruktur zu stellen sind. Zum einen ist die Abschaffung des Schienenbonus zu prüfen; zum andern bedarf es eines Förderprogramms, um die Umrüstung von Güterwaggons auf moderne lärmarme Standards zu beschleunigen.

3.3.4.2 Energiegesetz neu ab 2020

Die erfolgreiche Transformation des Energiesystems wird nur gelingen, wenn es eine breite gesellschaftliche Unterstützung dafür gibt. Gerade bei der erneuerbaren Wärmewende fehlen zentrale Bestimmungen zum Schutz der KonsumentInnen, insbesondere für einkommensschwache Haushalte. Wie bereits ausgeführt, hat die BAK dazu eine umfangreiche Studie durchgeführt, die diesen Mangel an Rechten für KonsumentInnen deutliche sowie hohe Preis- und Vertragsintransparenz aufzeigt, aber auch Lösungswege vorschlägt. Das geplante neue Energiegesetz sollte dazu genützt werden diese zentralen konsumentInnenrechtlichen Regelungen im Zusammenhang mit (erneuerbarer) Wärme zu verankern.

Im Rahmen der Energie- und Klimapolitik kommt der Steigerung der Energieeffizienz und damit der Reduktion des Energieverbrauchs eine zentrale Rolle zu, bedeutet dies doch nicht nur einen geringeren CO₂-Ausstoß, sondern auch eine Verringerung der Importabhängigkeit von fossiler Energie und damit eine Erhöhung der Versorgungssicherheit. Ein effizienter Energieeinsatz senkt die Energiekosten für private Haushalte und Unternehmen nachhaltig und ist damit für die energieintensive Industrie ebenso wie für einkommensschwache Haushalte von besonderer Bedeutung.

Diese zentrale Bedeutung der Energieeffizienz kommt in der Klima- und Energiestrategie nicht zum Ausdruck. Das derzeitige Bundes-Energieeffizienzgesetz ist durch zahlreiche Ausnahmen und schwachen Kontrollmöglichkeiten geschwächt, wodurch der Markt für Energieeffizienzdienstleistungen mit Energieeffizienzmaßnahmen überschwemmt ist. Viele dieser Maßnahmen führen jedoch zu keinen tatsächlichen Energieeinsparungen. Weiters konterkariert das Vorhaben, die fehlenden Mengen an Energieeinsparungen bis 2030 durch den Ausbau erneuerbarer Energien aufzufüllen, das Heben des Energieeffizienzpotentials und damit das Erreichen des Energieeffizienzziels.

Die BAK fordert daher eine neue, strenge Regelung des Energieeffizienzgesetzes sowie die Etablierung einer starken, unabhängigen Energieeffizienz-Monitoringstelle. Der geplante Prozess zur Evaluierung des bestehenden Energieeffizienzgesetzes im Herbst 2018 bietet hierfür eine gute Basis, die es aber zu nutzen gilt. Die BAK ist gerne bereit, im Rahmen dieses Prozesses ihre Expertise und Erfahrungen einzubringen.

Zu den ebenfalls im Energiegesetz umfassten Themenbereichen erneuerbare Strom- und Wärmeerzeugung verweist die BAK auf die entsprechenden Absätze (3.3.1.1.) in diesem Positionspapier.

3.3.4.3 Mobilität

Grundsätzlich sollten bei der Festlegung optimaler rechtlicher Rahmenbedingungen nicht nur die Interessen der Wirtschaft und der Autohersteller berücksichtigt werden, wie das bisher geschieht, sondern verstärkt besonderes Augenmerk auf die Anliegen der Beschäftigten und des Fahrpersonals in Bezug auf die Veränderungen ihres Arbeitsplatzes gerichtet werden. Statt der Entbürokratisierung sollten daher die Schaffung und der Erhalt von hochwertigen Arbeitsplätzen sowie die Berücksichtigung sozialer Aspekte und der Interessen der Anrainer als Ziele genannt werden.

Die als Beispiele angeführten Maßnahmen wie „Evaluierung des Nacht-60ers für LKW“ oder die „Neuregelung und Anpassung von Gewichtstoleranzen und Maßen“ lassen befürchten, dass durch die Hintertür langjährige Forderungen der Wirtschaft nach Aufhebung des LKW Nacht-60ers bzw nach Einführung von Gigalinern erfüllt werden sollen. Beide Maßnahmen werden von der BAK abgelehnt und sollten aus dem Text entfernt werden. Die beiden Vorhaben bewirken genau der Klimastrategie entgegengesetzte Effekte, weil sie zu einer höheren Belastung der Anrainer am hochrangigen Straßennetz in Österreich und zu starken Steigerungen der Infrastrukturkosten führen. Auf der anderen Seite sollten die Bundesländer ermuntert und bestärkt werden, eine flächendeckende LKW-Maut einzuführen.

Bei Regelungen zum automatisierten Fahren sind sowohl Folgen für die Beschäftigten (Arbeitsplatzverlust, Haftungsfragen, Ausbildungserfordernisse, Arbeitsbedingungen etc) als auch mögliche negative Effekte im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele zu berücksichtigen.

3.3.4.4 Neu errichtete Gebäude

Die BAK begrüßt ausdrücklich, dass im Zusammenhang mit dem Thema des Wohnens in der Klimastrategie das Ziel der „Sozialen Leistbarkeit“ angesprochen wird. Gerade die ärmsten Haushalte müssen für Wohnen einen bedeutend größeren Anteil ihres Einkommens ausgeben als der Durchschnitt. Daher sieht die BAK in der Forderung, dass alle Bevölkerungsgruppen ihre elementaren Energie- und Mobilitätsbedarf decken können sollen, nur einen ersten Schritt. Hier sind im Sinn einer gerechteren Verteilung entschiedene Schritte notwendig, um Wohnen gerade für arme Haushalte billiger zu machen. Diese Zielvorstellungen sollten sich auch in den abgeleiteten Aufgaben und Leuchtturmprojekten wiederfinden.

In diesem Sinn sind Richtlinien, etwa die angesprochenen energietechnischen Standards, nicht ausschließlich unter klimarelevanten Gesichtspunkten zu entwickeln, sondern müssen auch eine Bewertung hinsichtlich Kosten/Nutzen bzw Benutzerfreundlichkeit enthalten. Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass überbordende Standards, wie sie etwa im Passivhausbereich festzustellen sind, nicht nur die Baukosten erhöhen, sondern auch die BewohnerInnen vor große Herausforderungen bei der richtigen Nutzung stellen. Falsche Benützung führt hier insbesondere in den klimarelevanten Folgewirkungen zu gegenteiligen Effekten. Ziel muss es jedenfalls sein,

überschießende Regelungen zugunsten nachvollziehbarer Regelungen, die für alle Bundesländer tragbar sind, zu schaffen.

3.3.5 Aufgabe 5: Forschung und Innovation als Schlüssel für einen erfolgreichen Standort

Die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Produktionsbetriebe beruht nicht auf billigen Arbeitskräften und niedrigen Umweltstandards, sondern auf Qualität und Innovation.

Die Schwerpunktsetzung der integrierten Klima- und Energiestrategie auf die Förderung von Forschung, Innovation und Entwicklung sind daher richtig. Die in der integrierten Klima- und Energiestrategie enthaltene Betonung der zielgerichteten und missionsorientierten Forschung ist zu begrüßen. Dabei kann Österreich auf seinen bisherig vorhandenen Erfolgen in der Energieforschung aufsetzen und diese gezielt weiterentwickeln. Dies betrifft insbesondere die Bereiche der Sektorkopplung, der Systemintegration und der Netzinfrastruktur. Des Weiteren ist die gewählte Gesamtperspektive, welche von der Grundlagenforschung bis hin zur Unterstützung der Marktreife reicht ebenso hervorzuheben und zu begrüßen.

Jedoch zeigen sich bei näherer Betrachtung der Inhalte in Aufgabe 5 gravierende Lücken, welche in einer umfassenden integrierten Klima- und Energiestrategie unbedingt geschlossen werden müssen. Denn der generelle und starke Fokus auf rein ausschließlich technologische Lösungen blendet soziale, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte eines Transformationsprozesses als Forschungsgegenstand aus. Der Anspruch einer umfassenden strategischen Ausrichtung der Forschung und wissenschaftlichen Begleitung des notwendigen Transformationsprozesses sollte daher über rein technologische Ansätze hinausgehen und ebenso geistes-, sozial- und wirtschaftswissenschaftliche Forschung einbeziehen.

3.3.6 Aufgabe 6: Bildung für eine nachhaltige Zukunft

3.3.6.1 Wirkungsvolle Einbindung aller Marktteilnehmer und Consumer Empowerment

Die BAK unterstützt die Idee, dass auch private Haushalte selbst erneuerbare Energie erzeugen und begrüßt das Vorhaben, dafür auch im Bereich der Mehrfamilienhäuser verbesserte Rahmenbedingungen zu schaffen. Die entsprechenden Voraussetzungen dafür wurden bereits im sogenannte „kleine Ökostrompaket 2017“ gesetzt. Allerdings sind die Rechte der KonsumentInnen entsprechend anzupassen und zu stärken, wie dies die Bundesregierung in der Klima- und Energiestrategie auch richtigerweise anführt. Denn durch die aktive Beteiligung an Energieerzeugung, Speicherung oder „Demand Response“ sind sensible konsumentenrechtliche Bereiche, wie Wohnrecht, Datenschutz, Haftungsfragen oder Lieferantenwechsel betroffen, aber auch energierechtliche Themen, wie die Wahrnehmung der Verantwortung gegenüber dem Stromnetz. Die Rechte der KonsumentInnen müssen im Einklang mit diesen Entwicklungen stehen, um Schieflagen zu vermeiden. Die BAK erklärt sich gerne bereit, ihre Expertise hierbei einzubringen.

Im Zusammenhang mit den geschilderten Möglichkeiten, die Digitalisierung und Automatisierung in der Mobilität mit sich bringen, weist die BAK darauf hin, dass die planende und organisatorische Abwicklung in Öffentlicher Hand liegen sollte. So können Sharing Angebote und neue Mobilitätsdienstleistungen ein Teil des Angebots Öffentlicher Verkehrsmittel sein und etwa über Kundenkarten für den Öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Die koordinierende Hoheit sollten dementsprechend die Verkehrsverbände übernehmen. Aber auch bei der Weiterentwicklung bestehender Mobilitätsplattformen sollte auf bereits bestehende Vorarbeiten aufgebaut werden (zB Verkehrsauskunft Österreich).

3.3.6.2 Bewusstseinsbildung

Die Erhöhung des Bewusstseins der Bevölkerung für effiziente Energienutzung und Klimaschutz auf allen Ebenen ist eine wichtige Unterstützung für eine erfolgreiche Transformation unseres Energiesystems. Richtig ist in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die Mobilisierung zur Abfalltrennung in den 1980er. Allerdings dürfen diese Maßnahmen und Initiativen, die auf Freiwilligkeit und Appellen basieren, nicht als Ersatz für Ordnungsrecht gesehen werden, wie insbesondere rechtliche Vorgaben für Energieversorger (zB im Rahmen des Energieeffizienzgesetzes) oder für ProduzentInnen auch energieeffiziente Dienstleistungen und Produkte anzubieten. Auch die Abfalltrennung wurde durch strenge gesetzliche Auflagen für die MarktteilnehmerInnen begleitet. Im Übrigen sind diese Vorschriften oft die wesentliche Voraussetzung für die Etablierung eines Marktes. Ordnungsrechtliche Vorgaben haben dabei insbesondere auch Maßnahmen für einkommensschwache Haushalte zu beinhalten. Denn der Kampf gegen Energiearmut ist als übergreifendes Thema in der Energiepolitik zu verankern.

3.3.6.3 Energieberatung

Energieberatung ist in Österreich bereits weit verbreitet. Allerdings liegt der Fokus oft auf der technischen Beratung. Finanzielle Probleme, insbesondere zu erwartenden Kosten, spielen häufig nur eine untergeordnete Rolle. Dabei sind gerade die zu erwartenden Energiekosten eine wichtige Information für WohnungsnutzerInnen. Die heute vorgeschriebenen Informationen im Energieausweis sind dafür allerdings nicht ausreichend. Die BAK fordert daher, dass zukünftiger WohnungsnutzerInnen im mehrgeschossigen Wohnbau bereits vor Vertragsabschluss über die Kosten von Heizung und Warmwasser informiert werden. Damit Energieberatung auch tatsächlich wirkt, muss es einen leichten Zugang zu relevanten Informationen geben, dafür müssen auch Auskunft- und Informationspflichten (zB für den Bauträger oder für VermieterInnen) verankert werden.

3.3.6.4 Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand

Zur Vorbildwirkung der Öffentlichen Hand würde gehören, stärker auf Elektrofahrzeuge umzusteigen (zB kommunale Müllabfuhr) und bei Dienstfahrten die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zur Regel zu machen.

3.3.7 Aufgabe 8: Den urbanen und ländlichen Raum klimafreundlich gestalten

Die vorgelegte Klima- und Energiestrategie erkennt richtigerweise den Zusammenhang zwischen Raumordnung, Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung. Verpflichtende Handlungsanweisungen auf Bundesebene werden daraus aber nur vage abgeleitet. So wird lediglich allgemein von einem „umfassenden Infrastruktur- und Raumordnungsplan“ in Zusammenarbeit mit den Ländern gesprochen. Klare Vorgaben durch den Bund, etwa im Bereich des Flächenverbrauchs, der Lärmgrenzwerte (inkl. eines klar geregelten Lärmschutzes), des Energieverbrauchs von Siedlungen und der Bekämpfung der Miet- und Bodenpreissteigerungen in verdichteten Strukturen fehlen.

Es ist zu befürchten, dass die Raumordnung derart auch weiterhin fast ausschließlich von lokalen Interessen getragen wird, mit all ihren bereits seit Jahrzehnten offensichtlichen negativen Auswirkungen auf das Gesamtgefüge (Zersiedelung, dramatische Entwicklungen beim PKW-Verkehr, Versorgungsengpässe bei all jenen ohne Autobesitz). Die Politik der Länder und der Gemeinden ist, zumindest was die Verkehrsentwicklung betrifft, gescheitert und sollte daher überdacht werden. In diesem Zusammenhang wird auf die grundsätzlichen Ausführungen zur Planungskoordination in Abschnitt 3.3.3.1 verwiesen.

Auch im ländlichen Raum finden die meisten PKW-Fahrten über kürzeste Entfernungen statt. Durch geeigneten Infrastrukturausbau (Sicherheit und Attraktivität) sollte es möglich sein, einen Großteil dieser Wege auf Zufußgehen und Radfahren zu verlagern. Daneben ist aber jedenfalls auch sicherzustellen, dass – vor allem angesichts der Überalterung in ländlichen Regionen – ein flächendeckendes, leistbares und den Bedürfnissen angepasstes Angebot an öffentlichen Verkehrsdiensten (mit einem klaren Fokus auf Elektromobilität und Arbeitsplatzschaffung) entwickelt wird.

In den Ballungszentren bedarf es neuer Finanzierungsmodelle (zB Agglomerationsfonds a la Schweiz), um Infrastruktur und Betrieb von Öffentlichen Verkehr zwischen den Kernstädten und dem Umland auszubauen.

In Zukunft wird es neben klimarelevanten Einzelmaßnahmen zunehmend wichtig, den Fokus auf abgestimmte Gebietsentwicklungen zu legen. Die Nutzbarkeit und Qualität des öffentlichen Raums bestimmen maßgeblich die Lebensqualität. Im urbanen Raum hängt dies stark mit dem Stadtklima zusammen. Hier ist bauplatzübergreifende Kooperation erforderlich und die Vernetzung zwischen alten und neuen Stadtteilen muss gelingen.

Vorschläge bezüglich einer Vereinheitlichung der Zielvorstellungen für alle Bundesländer fehlen.

3.4 Zu Kapitel 6 „Leuchtturmprojekte“

3.4.1 Leuchtturm 1: Effiziente Güterverkehrslogistik

Im Rahmen der Maßnahmen zur Verbesserung der Güterverkehrslogistik werden bislang die ökologischen und sozialen Auswirkungen zu wenig berücksichtigt. Gerade wenn es um eine sozialverträgliche Dekarbonisierung geht, müssen daher auch im Logistikbereich in Zukunft Fragen der Arbeitsbedingungen, der Aus- und Weiterbildung und der Verlagerung auf Schiene und Schifffahrt eine größere Bedeutung erhalten.

3.4.2 Leuchtturm 2: Stärkung des Schienengebundenen Öffentlichen Verkehrs

Völlig richtig wird dargelegt, dass insbesondere in Ballungsräumen hohes Potenzial für Verlagerungen auf den Öffentlichen Verkehr (ÖV) besteht. Durch weitere Bestellungen von ÖV-Leistungen kann ein besseres Angebot erreicht werden. Wachsende Städte und Stadtregionen stehen allerdings vor einer Reihe von zusätzlichen Aufgaben: Sie müssen den hohen Lebensstandard halten und für die wachsende Bevölkerung Infrastruktur bereitstellen, namentlich leistbaren, qualitativ hochwertigen Wohnraum, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (vom Kindergarten, über die Schule, zum Hort bis zu Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen) sowie ÖV-Infrastruktur. Hier muss der Bund adäquat auf die dynamischen Entwicklungen in den Stadtregionen reagieren. Das Angebot an ÖV muss mit der zunehmenden Bevölkerung und den zunehmenden Fahrgastzahlen mitwachsen.

Derzeit gibt es im innerstädtischen Verkehr nur für U-Bahnen Bundesmittel. Die BAK begrüßt, dass künftig auch Straßenbahnen und Stadtbahnen gefördert werden sollen. Somit könnte das Spektrum der förderbaren, klimawirksamen Maßnahmen beträchtlich erweitert werden. Leider geht aus der Strategie nicht hervor, wie hoch die Förderungen angesetzt und welche Effekte damit ausgelöst werden sollen.

3.4.3 Leuchtturm 3: Elektromobilitätsoffensive

So sinnvoll die Elektromobilitätsoffensive grundsätzlich ist, so sehr fehlt hier ganz klar ein Gesamtkonzept, das auch Alternativen und Initiativen für den österreichischen Automobilsektor und

deren Beschäftigte beinhaltet. Darüber hinaus ist gerade im Bereich der „letzten Meile“ – also insbesondere in peripheren und dünner besiedelten Regionen – die „Forcierung privater Investitionen“ zur Verbesserung des Angebots an Elektromobilitätsservices mit Sicherheit nicht ausreichend. Hier braucht es Maßnahmen zur Unterstützung der Gemeinden, damit alternative öffentlich zugängliche und leistbare Mobilitätsangebote geschaffen werden können, die auch Arbeitsplätze zu fairen Bedingungen bieten.

3.4.4 Leuchtturm 4: Thermische Gebäudesanierung

Zunächst wird festgehalten, dass die Sanierungsquote eine wenig zielführende Maßzahl der thermischen Gebäudesanierung ist. Es ist vielmehr darauf abzielen, diejenigen Gebäude unter Einsatz öffentlicher Mittel thermisch zu sanieren, die eine schlechte thermische Qualität aufweisen, da nur so ein besonders wirksamer Mitteleinsatz sichergestellt ist. Wo die Randbedingungen dies zulassen, kann der Ersatzneubau eine bessere Option als die thermische Sanierung des Altbestands sein.

Weiters ist anzumerken, dass in Zeiten hoher Nachfrage nach neuen Wohnraum sichergestellt sein muss, dass vor allem neuer Wohnraum in ausreichender Qualität und zu vertretbaren Kosten geschaffen wird. Bei einer Umlenkung von Mitteln der Wohnbauförderung in die thermische Sanierung besteht die Gefahr, dass für den Neubau erforderliche Mittel fehlen. Eine Sanierungsrate von 2 % bedeutet einen wesentlichen Mehraufwand, die gesamthafte thermische Sanierungsrate liegt in Österreich derzeit unter 0,5 %.

3.4.4.1 Überlegungen zu Eingriffen in das Mietrecht

Der weit überwiegende Teil der CO₂-Emissionen des Raumwärmebereichs entfällt auf Ein- und Zweifamilienhäuser. Die dem Mietrechtsgesetz (MRG) unterliegenden Gebäude machen nur rund 1 bis 2 % der Wohngebäude aus. Der Rest entfällt auf Gebäude im Geltungsbereich des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes (WGG) und zu einem geringen Anteil auf Eigentumswohnungen sowie Wohnungen, auf die weder WGG noch MRG anwendbar sind. Soll eine spürbare Verringerung der Emissionen des Raumwärmebereichs bewirkt werden, so muss der Schwerpunkt der Maßnahmen auf Ein- und Zweifamilienhäusern liegen, etwa indem durch Änderung der Bauordnungen wärmetechnische Standards sowohl im Neubau als auch im Bestand angehoben werden. Hier sind auch Verpflichtungen zur thermischen Sanierung anzudenken, wie sie etwa in Deutschland bezüglich bestimmter Bauteile bereits existieren (zB oberste Geschoßdecke).

Gleichzeitig zeigt sich daran, dass Eingriffe in das MRG nur sehr beschränkte Wirkungen entfalten können. Diese werden jedoch häufig als dringend erforderlich hingestellt; hinter dieser Diskussion verbirgt sich aber der Versuch, durch Abschaffung des Schutzes besonders einkommensschwacher MieterInnen die Profite in der Immobilienwirtschaft noch weiter in die Höhe zu treiben. Die BAK vertritt den Standpunkt, dass es seit der Mietenliberalisierung ohnehin bereits zu enormen Mehreinnahmen und Gewinnen der VermieterInnen in diesem Bereich gekommen ist. Ziel muss es daher sein, zumindest einen Teil dieser Mehreinnahmen in solche Investitionen umzuleiten. Durch eine Mehrbelastung der MieterInnen wird dieses Ziel aber nicht erreicht.

Auch die sogenannte Einsparfinanzierung, die von der Immobilienwirtschaft immer wieder ins Spiel gebracht wird, wäre eine reine Belastung der MieterInnen und wird daher von der BAK abgelehnt. Hingegen wird eine Änderung des Mietrechtes, die die VermieterInnen verpflichtet, ihre Mieteinnahmen nicht nur als persönliche Gewinnentnahmen dem Haus zu entziehen, ausdrücklich begrüßt.

Maßnahmen zur energetischen Optimierung gelten als Erhaltungsmaßnahmen iSd § 3 MRG, wenn eine Kosten-Nutzen-Analyse positiv ist. Derzeit kann aber nur die Mehrheit der MieterInnen solche Arbeiten durchsetzen, auch wenn die Mietzinsreserve für die Arbeiten ausreicht. Die BAK spricht sich für eine Änderung des § 6 Abs 1 Z 1 MRG aus, die ein Antragsrecht der einzelnen MieterInnen und der Gemeinde auch für Erhaltungsarbeiten – und damit für thermische Sanierungen – begründet.

Weiters fordert die BAK eine Verlängerung der Finanzierungsfristen bei Mieterhöhungsverfahren (Verteilungszeitraum nach § 18 Abs 1 Z 3 MRG) von 10 Jahren auf mindestens 20 Jahre bzw auf Lebensdauer der Investition. Darüber hinaus sollen bei eventuellen Mieterhöhungen gem §§ 18 ff MRG im Zusammenhang mit Erhaltungs- und thermischen Sanierungsarbeiten die tatsächlich erzielbaren Mieteinnahmen über die gesamte Lebensdauer der Investition herangezogen werden. Schließlich sollte die Mietzinsreserve, die für Erhaltung bzw Sanierung zur Verfügung stehen muss, auf 20 Jahre erhöht werden.

3.4.5 Leuchtturm 5: Erneuerbare Wärme

Die Umstellung von fossiler Wärme auf erneuerbare Wärme im Gebäudesektor ist ein wichtiges Ziel. Wobei die Bundesregierung hier gleichzeitig die richtige Priorisierung vornimmt, indem sie feststellt, dass vorrangig der Energiebedarf drastisch zu reduzieren ist.

Zentral für das Gelingen der Wärmewende ist aber auch der Ausbau und die Stärkung der Rechte der WärmekonsumentInnen, in Anlehnung an jene Schutzbestimmungen für Strom- und GaskundInnen. Dringlich ist in diesem Zusammenhang die Schaffung von Preis- und Vertragstransparenz. Die BAK verweist hier auf ihre Ausführungen, insbesondere zum sogenannte „Wärme-Contracting“, in 3.1.1. (Erneuerbare Energie – Wärmestrategie). Grundsätzlich sollten KonsumentInnen – auch in Bezug auf ihre Schutzbestimmungen – im Zentrum der Wärmestrategie der Bundesregierung stehen.

Was den Ausstieg aus den Ölheizungen betrifft, so begrüßt die BAK die Festlegung eines Zeitplanes für die geplanten einzelnen Schritte. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen sozial verträglich erfolgen und dass „lock-in-Effekte“, die das erneuerbaren Wärmeziel konterkarieren, vermieden werden. Das Kriterium der sozialen Verträglichkeit fehlt sowohl beim geplanten Ausstieg aus Ölheizungen im Neubau ab 2020, als auch beim sogenannten „Erneuerbaren Gebot“, also dem Ersatz bestehender Ölkessel durch erneuerbare Energieträger. Bei diesem Gebot sollte auch – im Sinne der Planbarkeit und Rechtssicherheit – ein konkreter Zeitpunkt für das In-Kraft-Treten festgelegt werden. Am sinnvollsten erscheint hier das zeitgleiche Inkrafttreten mit dem Ausstiegsgebot im Neubau, also mit 2020. Insgesamt sollte das Problem der Ölheizungen aber nicht überschätzt werden, da die Entwicklung der letzten Jahre – trotz der Förderung von Ölheizungen durch Wirtschaft – einen Rückgang der Zahl der Ölheizungen zeigt, der fast in der Größenordnung von deren technischer Ersatzrate liegt. Das Verbot von Ölheizungen läuft Gefahr, zu einem Feld symbolischer Politik zu werden, das von relevanten Problemen ablenkt.

Als richtig sieht die BAK auch den Ansatz der gesamthaften Sanierung an, also nicht nur der Betrachtung der Sanierung der Gebäudehülle sondern auch des gesamten Heizungssystems. Damit wird das vorhandene Energieeinsparungspotenzial weit besser ausgeschöpft, als bisher. Allerdings bedarf es dafür keiner neuen Förderangebote, sondern die Optimierung bestehender Förderungen, auch im Hinblick auf die Abfederung sozialer Härten. Dies gilt auch für die Speicherung von Energie: Bestehende Förderungen sind zu optimieren, insbesondere auch im Hinblick auf ihre Lenkungswirkungen. So sind Energiespeicher nur dort zu fördern, wo sie eine sinnvolle Alternative bieten (Förderungen zB von Speichern im urbanen Bereich, wo es ein dichtes Stromnetz gibt, sind nicht sinnvoll). Die Förderkriterien sind zudem so auszugestalten, dass Speicher auch netzdienlich einsetzbar sind.

3.4.6 Leuchtturm 6: 100.000-Dächer Photovoltaik und Kleinspeicher-Programm

Das 100.000-Dächer-Photovoltaik-Ziel der Bundesregierung ist sehr ambitioniert. Die Erhöhung des Anteils an Eigenversorgung ist eine wichtige Maßnahme, um das Verteilnetz zu entlasten. Das vorhandene Potenzial kann nur durch eine intelligente Förderung genutzt werden, nicht aber durch eine generelle Befreiung des Eigenverbrauchs von der Elektrizitätsabgabe. Werden damit doch nur große Energieverbraucher – wie Unternehmen oder Landwirtschaften – auf Kosten aller anderen begünstigt. Die BAK spricht sich daher vehement gegen die geplante Befreiung von der Energieabgabe aus, da sie die falschen Lenkungswirkungen entfaltet und verteilungspolitisch problematisch ist. Weit wichtiger wäre es Förderungen und Netzentgelte so zu gestalten, dass sie ausreichende Anreize zur Erhöhung der Eigenstromversorgung und zum netzdienlichem Verhalten bieten (wie vor allem Ansteuerbarkeit der Erzeugungs- und Speicheranlagen).

Grundsätzlich steht die BAK der Absicht der Bundesregierung die Nutzung von Photovoltaik-Anlagen auf mehrgeschossigen Wohngebäuden zu forcieren, positiv gegenüber. Die entsprechenden Regelungen finden sich bereits im Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz (EIWOG 2012 – Novelle 2017). Die BAK lehnt aber die pauschale Ankündigung der Bundesregierung, hierfür Investitionshindernisse im Wohn- und Anlagenrecht beseitigen zu wollen, kategorisch ab. Ganz im Gegenteil dazu, sieht die BAK nämlich den Bedarf die Rechte der KonsumentInnen auszubauen und zu stärken, insbesondere im Hinblick auf Vertragstransparenz im Falle von Contracting-Vertragsmodellen, im Hinblick auf Kostentransparenz (wie zB keine Überwälzung der Errichtungskosten der Gemeinschaftsanlage auf die laufende Miete oder den Strompreis). Gesetzlich festgelegt ist, dass die freie Wahl des Stromlieferanten nicht eingeschränkt werden darf. Das impliziert auch, dass die Abnahme von Photovoltaik-Strom aus einer gemeinschaftlichen Erzeugungsanlage freiwillig erfolgt. Was mögliche Investitionshindernisse anbelangt, weist die BAK darauf hin, dass sowohl im Mietrechtsgesetz (MRG) als auch im Wohnungsgenossenschaftsgesetz (WGG) für die Errichtung einer gemeinschaftlichen Erzeugungsanlage keine Zustimmungserfordernisse erforderlich sind. Im Wohnungseigentumsgesetz (WEG) kann diese Entscheidung mittels Mehrheitsbeschluss getroffen werden.

3.4.7 Leuchtturm 7: Erneuerbarer Wasserstoff und Biomethan

Mehrere Gründe sprechen dafür, dass Wasserstoff und Biomethan⁴ künftig eine wesentlich größere Rolle in der Energieversorgung spielen. In Zukunft wird voraussichtlich die Nachfrage nach (erneuerbarem) Gas steigen, einerseits als Heizenergieträger (vor allem in Ballungsräumen), andererseits als Treibstoff im Mobilitätssektor, wenn elektrische Antriebe an technische Grenzen stoßen.

Die in Gas umgewandelte elektrische Energie kann beliebig lang gespeichert werden, etwa in der bestehenden Gasinfrastruktur. Aufgrund der hohen Umwandlungsverluste ist die elektrolytische Gewinnung von Wasserstoff und in der Folge von Biomethan (Power-to-Gas) derzeit jedoch nicht wirtschaftlich. Hier sind Fortschritte bei der Effizienz aller Umwandlungsschritte unbedingt nötig.

Die BAK begrüßt die Einbindung von erneuerbarem Wasserstoff und Biomethan in die Klima- und Energiestrategie. Die formulierten Maßnahmen sind aus Sicht der BAK jedoch teils zu vage formuliert, um eine Bewertung vornehmen zu können, oder schlicht nicht zielführend: So beziehen sich die im Mineralrohstoffgesetz formulierten Bestimmungen zur Berechnung des Förderzinsen auf die Förderung und Speicherung von (Erd-)Gas und Rohöl. Ebenso erscheint der BAK in diesem

⁴ hier wird der Einfachheit halber der Begriff „Biomethan“ aus der Klima- und Energiestrategie übernommen, obwohl die sachlich richtigere Bezeichnung „Methan erneuerbaren Ursprungs“ wäre.

Zusammenhang die Anrechnung von Investitionen auf Förderzinszahlungen als nicht sachgerecht. Was mit „Verknüpfung von Erneuerbaren-Förderung mit der Bereitstellung von Speichern“ gemeint ist, wird ebenso wenig erläutert wie die „Begünstigte Einspeisung von Wasserstoff/Biomethan in das Erdgasnetz“. Aber auch in Bezug auf die Zuordnung von Biomethan/Wasserstoff zum Erdgasabgabegesetz kann nur gemutmaßt werden.

Mangels weiterführender Information hält die BAK daher folgendes fest:

Eine Vermischung von Förderinstrumenten zur Erreichung unterschiedlicher Ziele (Mineralrohstoffgesetz, Förderung von Speichern) ist nicht zweckmäßig. Ziele müssen klar definiert und mit transparenten Maßnahmen versehen werden. Grundsätzlich sind Entwicklungs- und Versuchsprojekte über Mittel der Forschungsförderung (zum Beispiel: FFG, KLIEN) zu finanzieren. Die flächendeckende Förderung der Produktion von Erneuerbarem Wasserstoff und/oder Methan ist nur dann anzustreben, wenn von einer mittelfristiger Erreichung der Marktreife ausgegangen werden kann. Die Finanzierung von Förderungen sowie die Kompensation von Steuerausfällen darf jedenfalls zu keiner einseitigen Belastung der privaten Haushalte führen. Die BAK regt daher an, eine etwaige Förderung durch öffentliche Mittel (Bundes- oder Landesbudgets) und nicht durch eine Umlage zu finanzieren.

3.4.8 Leuchtturm 8: Green Finance

Im Bereich der „Green Finance“ sollen Anreize für Investitionen im Bereich der „grünen Energie“ geschaffen werden. Auch dieses Leuchtturmprojekt zielt auf private Investitionen ab. Unklar ist hierbei jedoch, wie die Mobilisierung des privaten Kapitals genau aussehen soll und welche Projekte bei den potenziellen Zielbereichen (Energie- und Gebäudesektor) umgesetzt werden sollen. Aus Sicht der BAK darf eine solche Strategie jedenfalls nicht dazu führen, dass öffentliche Aufgaben durch private Investitionen, die mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, ersetzt werden. Zeigen doch zahlreiche internationale Beispiele so genannte „Private Public Partnership“-Projekte häufig dazu führen, dass Gewinne privatisiert und Kosten sozialisiert werden. Eine Privatisierung öffentlicher Aufgaben muss daher verhindert werden.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wer den Aufwand für die Minimierung des Risikos von Stranded Investments und Anreizstrukturen für Investitionen in klimafreundliche Infrastrukturen letztlich trägt. Es besteht die Befürchtung, dass der Aufwand – wie bei der Förderung von Ökostrom – wieder überwiegend auf die Haushalte überwälzt wird.

3.4.9 Leuchtturm 9 und 10: Energieforschungsinitiative

Generell sind die zwei energieforschungsbezogenen Leuchtturmprojekte zu begrüßen, da sie zentrale Elemente umfassen, die es im Zuge einer Transformation zu berücksichtigen gilt. Der starke Fokus auf Forschung und Innovation ist besonders auch als Mittel zur Sicherung des Standorts Österreich zu unterstützen. Die Bedeutung von Forschung und Innovation in diesem Prozess wird durch den prominenten Status der Forschungs-, Innovations- und Entwicklungsagenden in gleich zwei Leuchtturmprojekten gut ausgedrückt.

Leuchtturm 9 wählt dabei einen Zugang, der die Integration von Energieträgern (insbesondere auf lokaler Erzeugungs- und Nutzungsebene), den Ausbau und die Modernisierung der Netzinfrastruktur (Smart Grids, Smart Systems) sowie die Förderung von Break-Through Technologien für die Industrie und energieeffiziente Mobilitätssysteme als zentrale Bausteine der zukünftigen Energiesysteme ansieht.

Die einzelnen im Leuchtturm enthaltenen Schwerpunkte sind dabei durchaus als positiv zu sehen, sollten aber doch auch weitere wesentliche Aspekte mitdenken. Diese Aspekte beinhalten insbesondere konsumentInnenrechtliche Fragen der Bereitstellung und Erzeugung von Energie in dezentralen und lokalen Anlagen. Es ist hierbei besonders auf Systemstabilität, Versorgungssicherheit, Leistbarkeit, sowie eine gerechte Verteilung der Infrastrukturkosten bereits in der Entwicklung und Erprobung von neuen Technologien zu achten.

Hinsichtlich der Betonung energieeffizienter Mobilitätssysteme ist zu bemerken, dass ein einseitiger Fokus ausschließlich auf die Frage der Automobilindustrie und deren Umgang mit Elektromobilität gelegt wird. Dabei spielt jedoch bei zukunftsfähigen Mobilitätssystemen die gesamte Palette des Modalsplit eine wesentliche Rolle. Intelligente Lösungen müssen daher eine optimale Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsformen ermöglichen und sollten zusätzlich zu den in diesem Unterabschnitt enthaltenen Aspekten Eingang finden.

Leuchtturm 10 bezieht sich auf den Wunsch einer österreichischen Teilnahme am internationalen Konsortium „Mission Innovation“ mit dem Ziel der fokussierten Förderung der Energieforschung und zur Etablierung Österreichs als „Innovation Leader“ in zentralen energieforschungsrelevanten Themenfeldern. Leuchtturm 10 ist zu begrüßen und zu unterstützen.

3.4.10 Leuchtturm 11: Kommunikation

Die Erhöhung des Bewusstseins der Bevölkerung für effiziente Energienutzung und Klimaschutz auf allen Ebenen ist eine wichtige Unterstützung für eine erfolgreiche Transformation des Energiesystems. Allerdings dürfen diese Maßnahmen und Initiativen, die auf Freiwilligkeit und Appellen basieren, nicht als Ersatz für Ordnungsrecht gesehen werden, wie insbesondere rechtliche Vorgaben für Energieversorger (zB im Rahmen des Energieeffizienzgesetzes) oder für ProduzentInnen auch energieeffiziente Dienstleistungen und Produkte anzubieten.

3.4.11 Leuchtturm 12: Bioökonomie

Bioökonomie soll dazu beitragen, die Anwendung von fossilen Rohstoffen zu reduzieren. Dabei wird als Substitut zu einem großen Teil auf Biomasse gesetzt. Biomasse ist grundsätzlich eine begrenzte Ressource, es besteht ein Zielkonflikt zwischen stofflicher und energetischer Nutzung. Eine Forcierung energetischer Nutzung im Rahmen der Bioökonomie kann daher negative ökologische Konsequenzen haben und ist daher differenziert zu betrachten. Weites kann dies zu höheren Preisen führen, was insbesondere für die einkommensschwache Bevölkerung zusätzliche finanzielle Belastungen bringt. Gleichzeitig kann der Druck auf die Ressource Biomasse die Intensivierung und Industrialisierung in der Landwirtschaft erhöhen, was zu negativen Auswirkungen für die Biodiversität führt.

Daher sind im Zuge der Rahmenstrategie jedenfalls auch sozioökonomischen Zusammenhänge, langfristig soziale und ökologische Aspekte sowie die Verteilungsgerechtigkeit zu berücksichtigen. Dabei ist insbesondere auch auf die Arbeitsbedingungen sowie Ausbildungsnotwendigkeiten der Beschäftigten in Arbeitsfeldern der Bioökonomie Acht zu geben.

Die Zusammenarbeit der drei Ministerien BMVIT, BMNT und BMBWF ist bei der Ausarbeitung der Rahmenstrategie unumgänglich da insbesondere im BMVIT umfassende Forschungsprogramme zu dieser Thematik laufen.

Was derzeit völlig fehlt, sind konkrete Ziele und Zielpfade wieviel CO₂ im Zuge des Leuchtturms Bioökonomie eingespart werden soll. Da die Bioökonomie eine sehr junge Forschungsinitiative ist wird es noch einige Jahre dauern, bis konkrete Anwendungsbereiche entwickelt und die damit verbundene Substitution von fossilen Rohstoffen umgesetzt werden können.

3.5 Zu Kapitel 8 „Laufendes Monitoring und nächste Schritte“

Die BAK hat regelmäßig betont, dass die laufende Kontrolle der Einhaltung eines Zielpfades ein zentrales Element einer erfolgreichen, zukunftsweisenden Strategie ist. Dies erfordert neben der Messung und Evaluierung des bisher Erreichten auch eine Festlegung, was im Fall unzureichender Zielerfüllung zu geschehen hat.

Aus diesen Gründen begrüßt die BAK ausdrücklich die Ausführungen zum laufenden Monitoring und zu nächsten Schritten, da damit zumindest die Grundzüge eines solchen Steuerungsprozesses festgelegt werden. Im nächsten Schritt gilt es, die Ziele auf übergeordneter Ebene sowie auf der Ebene der Maßnahmen genauer zu fassen und Pfade abzuleiten, so dass der Steuerungsprozess operationalisiert werden kann.

Da die BAK die Steigerung der Energieeffizienz für ein zentrales Element der Klima- und Energiestrategie hält, schlägt sie vor, neben die Einhaltung des Zielpfades für Treibhausgase und für erneuerbare Energien gleichrangig auch die Einhaltung des Zielpfades für die Steigerung der Energieeffizienz und zur Senkung des Energieverbrauchs zu stellen.

Auch für den Strategieprozess zur Klima- und Energiestrategie wird es gewisse Formalisierungen in Form einer gesetzlichen Grundlage bedürfen, wie sie auch für andere Planungen des Bundes gegeben ist (zB Bundesabfallwirtschaftsplan), wo Inhalte, Fristen, Verfahren, Evaluationskriterien, eine Berücksichtigungs- sowie eine Begründungspflicht und die Berichterstattung gegenüber dem Nationalrat geregelt sind. Hier sollte es auch verbindliche Aussagen zur konkreten Art und Weise der Einbeziehung der Öffentlichkeit geben, wie dies Art 7 der Aarhus-Konvention fordert.