Österreichischer Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
30-09-(2018-0837)

bearbeitet von:
Dernbauer; Schwer / Mikulik

elektronisch erreichbar:
guido.dernbauer@staedtebund.gv.at

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus
Stubenring 1
A-1010 Wien

Per E-Mail: eli.widecki@bmnt.gv.at, katrin.voelk@bmnt.gv.at, Christopher.Lamport@bmnt.gv.at

Wien, 6. Mai 2018
Klima- und Energiestrategie,
#mission 2030;
Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund begrüßt, dass die Bundesregierung die Erstellung der Klima- und Energiestrategie fortsetzt und den bereits 2016 eingeleiteten Prozess dazu weiterführt. Mit dem Entwurf dieser Strategie will die Bundesregierung einen Weg der Transformation zu einem möglichst effizienten und klimaneutralen Energie-, Mobilitäts- und Wirtschaftssystem gehen.
Städte und Gemeinden sind in ihrer täglichen Arbeit mit den Herausforderungen einer Energiewende und Klimaschutzmaßnahmen konfrontiert. Somit ist der angestrebte Ausstieg aus der fossilen Energiewirtschaft bis 2050 und die stärkere Verankerung der Themen Energienutzung, Energieeffizienz, Ressourcen und Klimaschutz im Bildungsbereich für die tägliche kommunale Arbeit bedeutsam.

Weiters ist grundsätzlich positiv anzumerken, dass neben der umfangreichen inhaltlichen Aufarbeitung des Themas und der proaktiven Herangehensweise an die Vorgaben des Pariser Vertrages insbesondere der Zugang, Projekte zum Umbau des Energiesystems zu priorisieren, die lange vernachlässigte Energiespeicherung zu forcieren und - bereits im Detail - Leitungsrechte von Fernwärmeanlagen zu behandeln in den Mittelpunkt rücken.

Der geplante Abbau verschiedener noch vorhandener Hemmnisse zur dezentralen Energieversorgung, die Einbindung aller Bevölkerungsgruppen, die Bereinigung von Kompetenzen und die Schaffung bzw. Unterstützung von Möglichkeiten zu ökologischen Investitionen, auch für Private, wird ebenso begrüßt.
Selbstverständlich sind auch alle Bemühungen im Mobilitätsbereich zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf den klimaschonenden öffentlichen Verkehr gutzuheißen. Auch wurde die Notwendigkeit einer intensiven Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Gemeinden erkannt.

Der vorliegende Entwurf der Klima- und Energiestrategie weist aus Sicht des Städtebundes aber noch Defizite auf, auf die in Folge noch eingegangen wird. Leider ist der gesamte vorliegende Entwurf (mit wenigen Ausnahmen) sehr allgemein gehalten und eine Aneinanderreihung von rein qualitativen Absichtserklärungen, ohne konkrete quantitativ messbare Ziele zu nennen.

Bei den genannten Vorschlägen von kommunaler Seite stützt man sich im Wesentlichen auf Erkenntnisse der Wissenschaft, wie beispielsweise des Austrian Panel on Climate Change (APCC), den österreichischen Sachstandsbericht Klimawandel (2014) sowie einschlägige Untersuchungen, die von ExpertInnen der Klimawandelforschung in Österreich und in anderen Ländern durchgeführt wurden.

Regierungsprogramm nur bedingt berücksichtigt
Interessant ist, dass die durchwegs ambitionierten Ziele des Regierungsprogramms in der Klima- und Energiestrategie leider nur bedingt berücksichtigt werden. Im Kapitel „Energie“ des Regierungsprogramms 2017-2022 heißt es: „*Es bedarf daher einer integrierten Strategie, sowohl mit klaren Zielen insbesondere in den Bereichen erneuerbare Energien für alle Sektoren, Energieaufbringung, Energieeffizienz und Energiesparen, notwendige Infrastruktur und darauf aufbauende Marktmodelle, Innovation, Forschung und Entwicklung als auch mit einer mittel- und langfristigen Vision für eine dekarbonisierte Zukunft.*“
Im vorliegenden Entwurf wird in einigen Bereichen vom Regierungsprogramm abgewichen. Die Strategie stellt nicht klar, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen in der laufenden und den folgenden Legislaturperioden umgesetzt werden sollen. Viele relevante Maßnahmen aus dem Regierungsprogramm, wie

z.B. Fracking-Verbot oder direkte Förderungen zur Gebäudesanierung fehlen oder sind deutlich abgeschwächt.
Städte und Gemeinden, Klimamodellregionen, Länder und der Bund benötigen eine Energie- und Klimapolitik, die zu einer deutlichen Senkung des Energieverbrauchs, einem Ausbau der Erneuerbaren und zu einer Senkung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) auf einem Pfad zur Klimaneutralität bis spätestens 2050 führt.

Der entsprechende Europäische Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2050 steht bereits und darauf aufbauend wurden für 2030 folgende Ziele festgelegt:

- Reduzierung der Treibhausgasemissionen der EU um mindestens 40% gegenüber 1990
- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie am Bruttoendenergieverbrauch auf mindestens 27 %
- Verbesserung der Energieeffizienz um mindestens 27 %
- Grenzüberschreitende Stromverbindungsleitungen von mindestens 15% der heimischen Erzeugungskapazität
- Versorgungssicherheit und Ausbau von Speicherkapazitäten im Gasbereich

Als nationales Ziel wurde gemäß „Effort Sharing“ bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen - bezogen auf 2005 - um 36% fixiert.

Dieses Zwischenziel von minus 36% wird in der aktuell vorgelegten Strategie als durchaus gut erreichbar dargestellt. Die kommenden Jahre werden nach den neuerlichen Anstiegen 2015 und 2016 zeigen, ob diese Einschätzung berechtigt ist. Durch die Tatsache, dass bei diesem Reduktionsziel ein Drittel der Emissionen (jene von Unternehmen, die dem EU-Emissionshandel unterliegen) nicht berücksichtigt wird, ist zu befürchten, dass die gesetzten Ziele nicht erreicht werden können.

Jedenfalls darf nicht übersehen werden, dass das längerfristige Ziel einer völligen Dekarbonisierung bis 2050 massiv ansteigende Bemühungen erfordern wird. Bei den Einsparungen der vergangenen Jahre und Jahrzehnte sind zahlreiche einfach und rasch umsetzbare Maßnahmen realisiert worden. Die zweite Hälfte wird deutlich aufwändiger umzusetzen sein!

Betrachtet man den im Klimaschutzbericht 2017 dargestellten Verlauf der THG-Emissionen seit 1990 muss angemerkt werden, dass - im bis zum Jahr 2050 fast vergleichbaren Zeitraum (32 zu 28 Jahre) ab 1990 - die THG-Emissionen in etwa gleichgeblieben sind. Dies obwohl in diesen vergangenen 28 Jahren bereits umfangreiche Bemühungen unter Einsatz beträchtlicher (Förder-) Mittel gesetzt wurden, leider mit vergleichsweisem bzw. in Relation zur noch bevorstehenden Reduktion überschaubarem Erfolg.

Aus der aktuell vorgelegten Strategie ist daher nicht ausreichend bzw. nachvollziehbar abzuleiten, wie der erforderliche Dekarbonisierungsprozess auf das bereits kurz- und mittelfristig nötige Tempo beschleunigt werden wird. Dem vorliegenden Entwurf der Klima- und Energiestrategie (KES) fehlt hier die klare Perspektive der Klimaneutralität. Zwar wird eine dekarbonisierte Energieversorgung 2050 als Ziel formuliert, es wird jedoch kein klares Zielbild über die Prinzipien und Grundzüge einer klimaneutralen Gesellschaft und Wirtschaft vermittelt. Es ist zu befürchten, dass die KES keine ernsthafte Transformation einleitet, sondern dass viele bestehende, nicht zukunftsfähige Strukturen erhalten bleiben. Die KES stellt damit keinen notwendigen Paradigmenwechsel in der Wirtschafts-, Finanz- und Energiepolitik dar.
Hier wird hoffentlich in einem Folgeschritt hinsichtlich der konkreten Maßnahmen und Instrumente Klarheit geschaffen werden.

Energieeffizienz und Einsparungsziele

Für den Zeitraum bis 2030 ist nur eine moderate Energieverbrauchsreduktion vorgesehen, obwohl nach aktuellem Forschungsstand vor allem die Anfangsphase der Emissionsreduktion für das Erreichen der Klimaziele entscheidend ist.
Zu geringe Ambitionen in der mittleren Frist bis 2030 bedeuten sehr kostspielige Anstrengungen in der Periode bis 2050. Je früher Reduktionsschritte stattfinden, desto mehr Zeit und Ressourcen bleiben danach für weitere, schwierigere Transformationsbereiche.

Um die Notwendigkeit der Einführung härterer Maßnahmen gegen Ende des Betrachtungszeitraums bis 2050 zu vermeiden, sollten in der Strategie ambitionierte Zwischenziele für die Jahre bis 2040 festgelegt werden.
Die KES definiert auf Seite 15 ihr Energieeffizienzziel als relative Verbesserung der Energieintensität, ausgedrückt im Primärenergieverbrauch pro BIP-Einheit. Sie soll von 2015 bis 2030 um 25 bis 30 Prozent sinken. Das wären

durchschnittlich 1,9 bis 2,3 Prozent pro Jahr. Entsprechend dem prognostizierten BIP-Wachstum würde der Primärenergiebedarf damit bis 2030 lediglich um 2 bis 9 Prozent sinken. Energieeffizienz wird in der KES zwar betont, konkrete Maßnahmen fehlen jedoch weitgehend und sind nicht budgetiert (z.B. die Anhebung der Gebäude-Sanierungsrate auf zwei Prozent pro Jahr).

Die Nutzung fossiler Energie wird durch die KES nur bedingt verkürzt. Sogenannte Lock-in-Effekte sollen zumindest im Infrastrukturbereich verhindert werden, gleichzeitig werden solche Effekte aber potenziell sogar begünstigt, indem alte Heizölkessel erst ab 2025 bei der Heizungserneuerung durch erneuerbare Systeme ersetzt werden müssen. Hier sollte sich die KES an bereits umgesetzten, ambitionierten Regelungen wie beispielsweise in Niederösterreich orientieren. Dort ist ein Verbot des Einbaus von Ölheizungen im Neubau bereits ab 2019 festgelegt und es dürfen in Niederösterreich ab 2019 nur noch alternative Heizsysteme eingebaut werden.
Durch die lange Frist in der KES bis 2025 besteht noch weitere sieben Jahre die Möglichkeit für private Haushalte und Unternehmen neue Ölkessel zu installieren, wodurch diese für Jahrzehnte an fossile Energien gebunden sind.

Maßnahmen und Instrumente
Maßnahmen und Instrumente sind nicht konkret genug und nicht budgetiert. Neben der notwendigen Betrachtung aller THG-Emissionsquellen und sektoraler Ziele sind auch klar formulierte Maßnahmen und Instrumente erforderlich. Es werden zwar Maßnahmen genannt, mit welchen Instrumenten diese umgesetzt werden bleibt aber sehr ungewiss. Bezogen auf die Gebietskörperschaften, aber auch im Bereich der Wirtschaft und Industrie, fehlen in der KES klare Verantwortlichkeiten, Zeitpläne und Budgets. In der KES fehlen weiters Abschätzungen der Effekte von zu setzenden Maßnahmen auf die THG-Emissionen und den Energieverbrauch. In dieser Hinsicht ist nicht absehbar, wie die gesteckten Ziele erreicht werden können.

Budgetkonsolidierung und Emissionsbudgets
Die KES berücksichtigt das Konsolidierungsprogramm der Bundesregierung. Auf die Einhaltung von Emissionsbudgets und auf Kosten die durch die Nichteinhaltung entstehen wird jedoch nicht konkret eingegangen. Die „Kosten des Nichthandelns“ sollen zwar minimiert werden, ein perspektivischer Blick

auf die öffentlichen Haushalte entlang eines Transformationspfads bis 2050 fehlt jedoch. Dies betrifft auch die Gemeindebudgets.

Gerade wenn ein sinnvoll gestaltetes und grundsätzlich ausgeglichenes Budget aus Gründen der Generationengerechtigkeit auch zukünftig angestrebt wird, gilt es die zu erwartenden Kosten des klimapolitischen Nicht-Handelns mit einzukalkulieren. Ungebremster Klimawandel erschwert in Zukunft ein ausgeglichenes Budget, wenn es nicht mittelfristig sogar unmöglich gemacht wird. Die Einhaltung der Emissionsbudgets wird durch die KES in den Zeitraum nach 2030 verschoben. Implikationen von Klimaschutz und der Transformation des Energiesystems werden in budgetärer Hinsicht ausschließlich ausgabenseitig betrachtet. Eine notwendige strukturelle Weiterentwicklung des Steuersystems zur Unterstützung der Transformation wird nicht festgelegt. Es wird nur auf eine nicht weiter ausgeführte Steuerstrukturreform verwiesen. Finanzierungszusagen für die Umsetzung der KES auf Bundes-, Landes- oder Gemeindeebene fehlen.

Es liegen eine Reihe von Vorschlägen für eine sozial ausgewogene, ökologisch anreizkompatible und aufkommensneutrale Steuerreform vor. Die Umsetzung einer sozial-ökologischen Steuerreform ist aus unserer Sicht eine zentrale Voraussetzung für eine kosteneffiziente Erreichung der in der KES dargestellten klimapolitischen Ziele. Um der Integration diesbezüglich gerichteter Elemente in der Steuerreform gerecht zu werden, erscheint die Verankerung des Prozesses dafür in der Strategie geboten.

Zielkonflikte

Zahlreiche in der Strategie angeführte Aspekte beinhalten massive Zielkonflikte, die aber offenbar in den Überlegungen weitestgehend ausgeblendet werden. Dazu nur 2 Beispiele:

a. Flächenverbrauch

Eine Eindämmung des weiteren Flächenverbrauches konterkariert sich massiv mit einem starken Ausbau der flächenintensiven Solarenergie. Es wird trotz aller Bemühungen der erforderliche hohe Zuwachs bei PV und thermischer Solarenergie nicht über Dächer und Fassaden alleine erreicht werden können.

Es wird daher dringend empfohlen, Energiemengen für die Bereitstellung von Wasserstoff oder die Betankung von E-Fahrzeugen, etc. im großtechnischen Maßstab - nicht für Leuchttürme in Pilotanlagen - in erforderliche Bereitstellungsflächen umzurechnen. Und in weitere Folge auch diese Flächen nicht mehrfach, etwa für Biomassegenerierung, zu verplanen. Auch die Biomassenutzung, insbesondere bei der Bereitstellung relevanter Treibstoffmengen und die Bereitstellung von biogenen Chemierohstoffen ist extrem flächenintensiv. Auf Seite 19 heißt es in „#mission2030“ nämlich: *„Aus Biomasse können bedarfsgerecht sowohl Wärme und Kälte, als auch Strom und nachhaltige Bio-Kraftstoffe bereitgestellt werden.“*

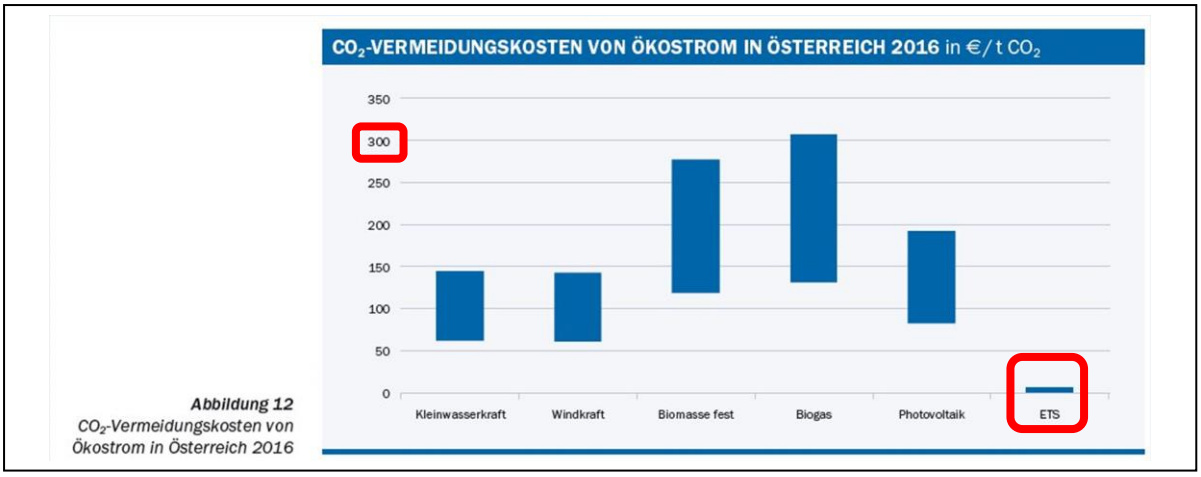
Die Realität vor Ort verleitet da zu weniger Optimismus. So reicht nach einer aktuellen Studie der Universität Graz die regional (im Bereich der Steiermark) realistisch verfügbare Biomasse an Holz gerade einmal für etwa 15 bis 20% der Grazer Fernwärme (entsprechend bis etwa 10% der gesamten Grazer Heizwärme). Spätestens beim Versuch, relevante Mengen an Bio-Treibstoffen zur Verfügung zu stellen, wird die Flächenfrage zum massiven Problem. Die Beimischungsdiskussion auf EU- und nationaler Ebene im Zusammenhang mit Bio-Treibstoffproduktion in vormaligen, gerodeten, Regenwaldgebieten möge hier in Erinnerung gerufen werden.

b. Finanzierungsaspekte

Neben der erforderlichen Fläche ist für den Umbau des Energiesystems vor allem eines erforderlich: ein **konkreter Budgetplan mit einer ausreichenden Mitteldotierung!**

Hier durch Marktmechanismen eine entsprechende Regulierung zu erreichen, ist im Energiebereich bisher weitestgehend gescheitert. Klassisches Beispiel dafür ist der Emissionshandel. Nach kurzer Zeit war klar, dass der gewünschte Zweck zumindest bei europäischen Kostenrelationen überhaupt nicht erreicht werden kann.

Die „CO_2 – Vermeidungskosten“ liegen z.B. im Strombereich in Österreich bei bis zu 300 Euro je Tonne gemäß nachfolgender Abbildung der OeMAG, der aktuelle EEX-Zertifikathandelspreis für 1 Tonne CO_2 liegt bei etwa 14 Euro. Der Zertifikatepreis ist im Diagramm zum Vergleich unter „ETS“ ausgewiesen.



Quelle: Ökostrombericht 2017 der OeMAG

Quelle www.finanzen.net-rohstoffe-co2-emissionsrechte; Abfrage 19. April 2018

Es wird einiger bedeutender Anstrengungen bedürfen, den auch in der vorliegenden Strategie angesprochenen Wunsch nach Herstellung einer entsprechenden Relation, die Umstellungsinvestitionen statt Zertifikatkäufe auslöst, zu erreichen.

Zum weitestgehend zahnlosen finanziellen Steuerungsinstrument haben sich national auch die handelbaren Ersatzzahlungen nach Bundes-Energieeffizienzgesetz entwickelt. Aufgrund eines entsprechenden

Überangebotes an gesetzten Maßnahmen sind die Preise je Kilowattstunde soweit gefallen, dass praktisch kaum mehr ein Anreiz besteht.

Monitoring der Umsetzungsmaßnahmen

Der KES fehlt ein integriertes Monitoringsystem, mit dem über ein klar definiertes Set an Indikatoren durch regelmäßige, zeitlich festgelegte Evaluierungen die Umsetzung einzelner Maßnahmen und Instrumente beurteilt wird und bei Abweichungen vom Zielpfad eine Überarbeitung vorgesehen ist. Ein derartiges Monitoring muss in enger Abstimmung mit den Ländern und Gemeinden erstellt werden.

Kontraproduktive Faktoren und „bilanzielle" Betrachtung bei elektrischem Strom

Neben einigen positiven Aspekten birgt das immer wieder als vorteilhaft dargestellte Ziel einer stärkeren „Sektorkopplung" (Seite 19) auch durchaus Gefahren für eine deutliche Zielverfehlung.
Insbesondere ein aus den Vorhaben

- Power to Gas
- Power to Heat
- Power to Chemicals
- Elektromobilität
- Luftwärmepumpen im Gebäudebereich
- Digitalisierung (neben gewünschten Einspareffekten sicher auch Mehrverbräuche!)

resultierender erhöhter Stromverbrauch darf nicht nur von der Jahres-Gesamtmenge, sondern muss ganz besonders auch von der zu erwartenden Spitzenbelastung her betrachtet werden.
Gerade zur Abdeckung hoher Spitzenbelastungen im Winter ist davon auszugehen, dass massiv fossile kalorische Kraftwerke zum Einsatz gebracht werden müssen und damit weiterhin hohe CO_2-Emissionen verbunden sein werden.

In der „#mission2030" wird etwa für den Sektor „Energie und Industrie" auf Seite 14 ausdrücklich eine breite Umstellung auch auf strombasierte Verfahren begrüßt.

Bezeichnender Weise wird auch als Ziel offiziell nur eine „bilanzielle“ Stromerzeugung aus erneuerbaren Energieträgern gesetzt.
Das heißt, im Sommer wird ein Überschuss an Strom aus alternativen Energiequellen exportiert und im Winter eine noch unbestimmt hohe Menge an kalorischem- und atomaren Strom aus den Nachbarländern reimportiert.
Dieses Konzept würde nur dann einen Sinn machen, wenn in Nachbar-ländern die Situation zwischen Sommer und Winter im Vergleich zu Österreich spiegelbildlich wäre. Nur ist das nicht der Fall, durchwegs besteht im Sommer (abgesehen vom steigenden Klimatisierungsbedarf) niedrigerer Verbrauch und mehr Angebot (PV-Strom), im Winter deutlich mehr Verbrauch und verringertes Angebot.

Mit dem jeweiligen eigenen Ausbau „sommerlastiger“ erneuerbarer Energien (insbes. PV in Deutschland) sinken naturgemäß der Bedarf und die Bereitschaft der Nachbarländer für einen derartigen bilanziellen Ausgleich.
Bei einem forcierten Einsatz von Strom beim Ersatz fossiler Heizsysteme (z.B. Luftwärmepumpen) wird sich dieses Problem noch massiv verstärken.

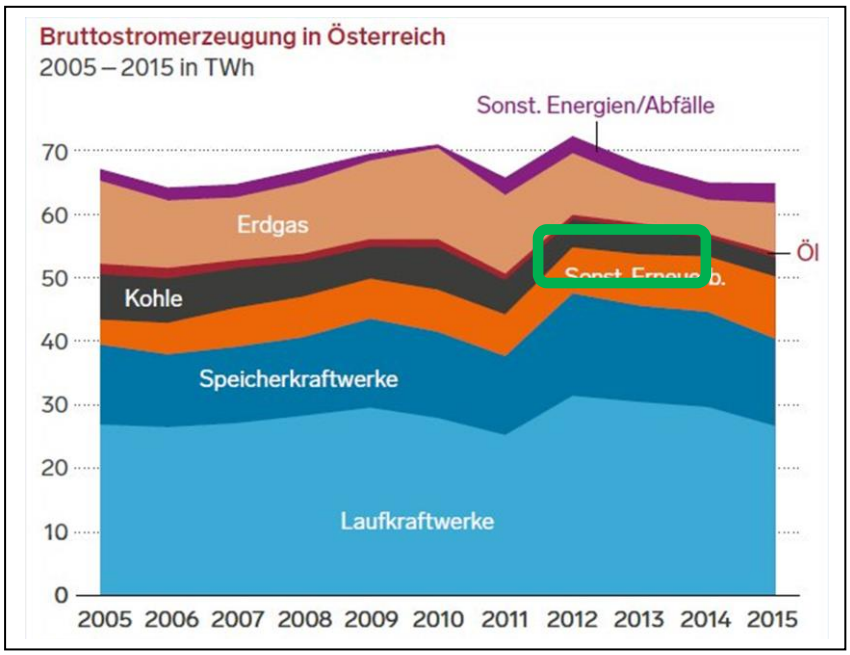
Auch wird im Bereich industrieller Anwendungen als ein Beispiel empfohlen, bei den aktuellen Berichten über die Wasserstoff-Pilotanlage zur Stahlerzeugung der VOEST in Linz dringend auch Zahlen zu bewerten, welche Strommengen dafür bei einem großtechnischen Einsatz erforderlich sein werden (der Energieeinsatz der VOEST liegt im zweistelligen Terrawattstundenbereich pro Jahr!) und vor allem, über welche Alternativenergien (PV-Fläche?!) diese zur Verfügung gestellt werden sollen.

Dem Weltklima ist nicht gedient, wenn CO_2-Emissionen statt aus kalorischen Kraftwerken im Inland stattdessen in Deutschland oder Tschechien entstehen.

Es wird dringend davor gewarnt, den bisher erreichten insgesamt hohen Anteil an regenerativer Energie beim elektrischen Strom unkritisch fortzuschreiben, insbesondere im Lichte weiterer Verbrauchssteigerungen.
Der Anteil „Erneuerbarer Energie“ an der Bruttostromerzeugung in Österreich liegt, was häufig berichtet wird, derzeit bei etwa 70%. In der vorliegenden „#mission2030“ wird das wie folgt dargestellt (Zitat Seite 6, eigene Hervorhebung):

„Der Anteil der erneuerbaren Energien in Österreich liegt derzeit bei rund 33,5 %. ***Strom wird <u>bereits zu rund 72 %</u> aus erneuerbaren Quellen erzeugt****. Damit ist Österreich, was den Stromsektor betrifft, heute schon Vorreiter in Europa, wenngleich in den letzten Jahren nennenswerte Nettoimporte an Elektrizität erforderlich waren.*

Trotz des relativierenden letzten Halbsatzes wird der Eindruck erweckt, mit 72 % sei ein Großteil der Umstellungsanstrengungen bereits geschafft. Dieser Eindruck ist aber bei näherer Betrachtung trügerisch.



Davon – und das ist nun der entscheidende Aspekt – stammt allerdings der weitaus überwiegende Anteil aus „Großwasserkraft“, Lauf- und Speicherkraftwerken, deren Errichtung großteils bereits Jahrzehnte zurückliegt. Es ist aufgrund des schon erreichten Ausbaugrades nicht davon auszugehen, dass das damit erreichte Volumen auch nur annähernd fortgeschrieben werden kann.
Die im Diagramm der E-Control ausgewiesenen „Sonstigen Erneuerbaren“ (im öffentlichen Bewusstsein „DIE Erneuerbaren…“) fassen PV, Wind, Biogas, Biomasse und Kleinwasserkraft zusammen.
Deren Anteil ist auch nach jahrzehntelangen Bemühungen mit einem Ausmaß von größenordnungsmäßig 15 % überschaubar. In diesem Zusammenhang vermitteln optimistische Berichte über den erreichten Anteil ein völlig falsches Bild der tatsächlichen Situation.

Eine Zunahme der erforderlichen Stromproduktion um z. B. (nur) 15 % würde damit eine Verdopplung der bisher über Jahrzehnte errichteten erneuerbaren Kapazitäten - exklusive Großwasserkraft – bedingen.

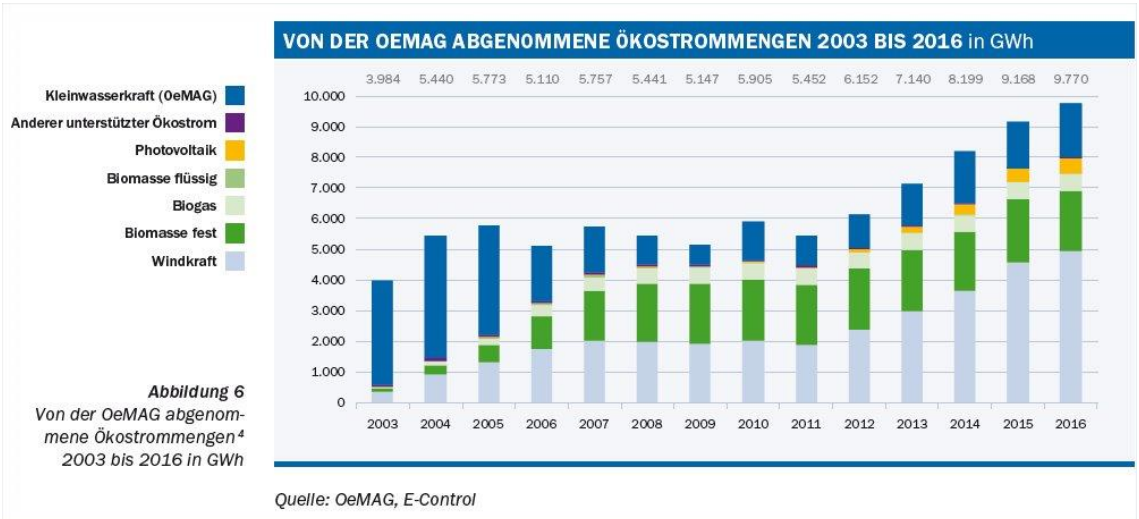


Abbildung 6
Von der OeMAG abgenommene Ökostrommengen[4] 2003 bis 2016 in GWh

Die von der OeMAG abgenommenen Ökostrommengen betragen gemäß Diagramm 2016 unter 10 TWh bei einem energetischen Stromendverbrauch von etwa 60 TWh.

Bis dato ist es jedenfalls trotz vieler Bemühungen nicht gelungen – mit Ausnahme eines wohl nicht gewünschten Rückganges aufgrund der Wirtschaftskrise 2008 – eine entscheidende Trendumkehr bei der Stromverbrauchsentwicklung herbeizuführen:

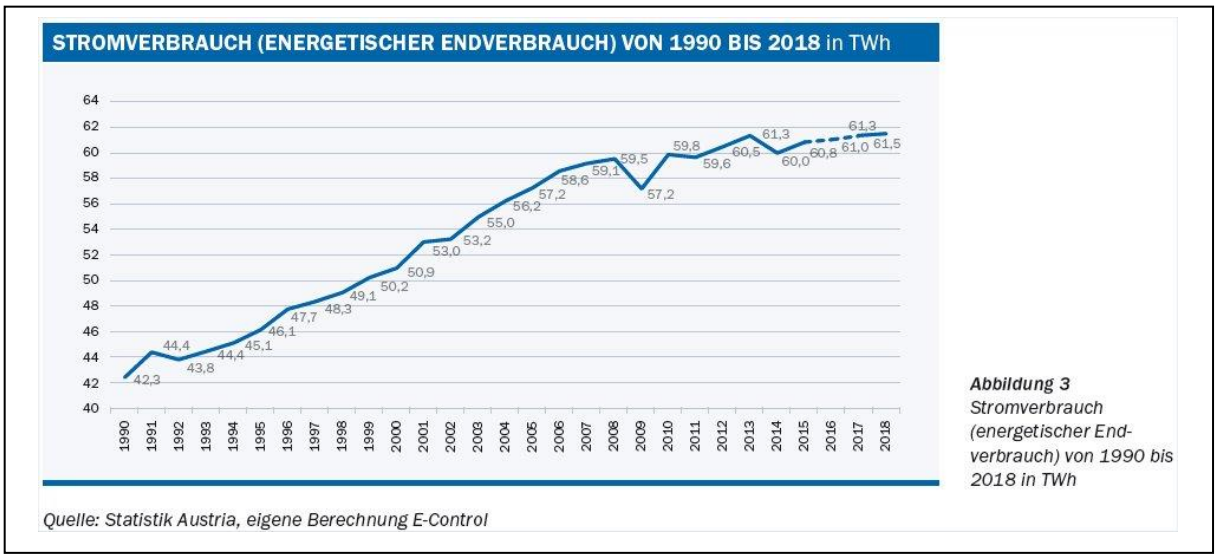


Abbildung 3
Stromverbrauch (energetischer Endverbrauch) von 1990 bis 2018 in TWh

Das auf Seite 34 erwähnte Energiegesetz Neu soll ab 2020 das derzeitige Ökostrom-Gesetz ersetzen. Geplant ist dabei eine Überleitung der derzeitigen Tarifförderung (unter Berücksichtigung der EU-beihilfenrechtlichen Vorgaben) auf ein marktkonformes und wettbewerbsfähiges Fördersystem. Wie die konkret zukünftige Aufbringung der Mittel erfolgen soll, ist leider offen.

Die Sinnhaftigkeit von „Leuchtturmprojekten“

Einen wesentlichen Teil der vorgelegten Strategie bildet das Kapitel 6, „Leuchtturmprojekte“.
Diese Leuchtturmprojekte ziehen sich wie ein roter Faden durch die energierelevante Förderlandschaft der vergangenen Jahrzehnte, oft mit überschaubarem Erfolg. Die Grundidee ist überzeugend – durch den Einsatz öffentlicher Fördermittel können Technologien bis zur Marktreife entwickelt werden und tragen dann – mannigfach eingesetzt – einen relevanten Teil zur Umstellung des Energiesystems bei.

Dieses Konzept hat aber auch bisher wohl nur bedingt funktioniert. Häufig stellt sich das Ergebnis derart dar, dass Projekte mit massiven Fördermitteln umgesetzt werden und diese dann – weil für die gewünschte Vielzahl weiterer Anwendungen diese Fördermittel in diesem Ausmaß nicht mehr zur Verfügung stehen – alleine dastehende „Leuchttürme“ im wahrsten Sinne des Wortes bleiben.

Ein plakatives Beispiel dafür stellt der Bau und Betrieb von Biogasanlagen dar. Seit Jahrzehnten massiv unterstützt, ist von einer Marktwirtschaftsreife nach wie vor keine Rede und es sind weiter beträchtliche Querfinanzierungen zur Aufrechterhaltung eines überschaubaren Beitrages zur Energieversorgung (unter 1% des Stromverbrauches) nötig.

Auch „Leuchttürme“ im Gebäude- und Mobilitätsbereich stellen sich nach einigen Betriebserfahrungen dann als nicht entsprechend multiplizierbar dar. Hier sollte möglichst frühzeitig verstärkt geprüft werden, welche Randbedingungen gesichert sein müssen, um eine entsprechend erforderliche Breitenwirkung zu erreichen.

Eine technisch etwas „bodenständigere“ und damit massentaugliche Vorgangsweise würde hier sicher letztendlich oft in Summe brauchbarere Ergebnisse auf dem Weg der Dekarbonisierung liefern, als die Konzentration aller Ressourcen auf plakative Einzelfälle.

Ad Leuchtturm 2 „Stärkung des Schienen-gebundenen Öffentlichen Verkehrs“

Auf Seite 49 sind Zielbild und Maßnahme wie folgt beschrieben:

Zielbild: Treibhausgaseinsparung aufgrund der Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖV (je nach Höhe der erzielten Einsparung unterschiedliche Budgetauswirkung)

Maßnahme: Finanzierung von infrastrukturellen und betrieblichen (bestellerseitigen) Maßnahmen zur Förderung des schienengebundenen ÖV in Ballungsräumen“.

Unter diesem „Leuchtturm“ werden die derzeit fehlenden Finanzierungen städtischer Straßenbahnprojekte in ausgewählten Städten angesprochen. Der Städtebund begrüßt die prominente Platzierung dieses wichtigen Themas.

Hierbei wird auch die Wiener U-Bahn angeführt. Die Begünstigung des Umweltverkehrsverbundes sowie die vorgesehene Verfahrensvereinfachung bei UVP erscheinen förderlich. Es ist aber unklar, wie die Instrumente für die Infrastruktur (neben ÖBB-Rahmenplan, MIP bei Privatbahnen) für die U-Bahn aussehen.

Grundsätzlich sollte jedenfalls eine Erweiterung des „Leuchtturms 2“ auf Projekte im Bereich des (CO2-freien) Autobusverkehrs stattfinden. Andernfalls würden Städte wie Klagenfurt, Villach, Wels, Steyr, Dornbirn, Eisenstadt, St. Pölten, Wr. Neustadt oder auch Bregenz komplett aus einer möglichen künftigen Förderkulisse für CO2-freien Stadtverkehr fallen. Hohe Investitionen betreffen jedoch alle Städte, wenn gemäß der Clean Vehicle Directive (Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge) ab 2025 bereits 50% der neu anzuschaffenden Flotte und ab 2050 sogar 75% der neu zu beschaffenden Flotten CO2-frei angetrieben werden müssen.

Zudem wachsen die österreichischen Städte stetig. Im Zeitraum 2011 bis 2017 verzeichnen österreichische Städte einen Bevölkerungswachstum, der sich

durchschnittlich mit 4,4 Prozent beziffern lässt. Die Prognose 2017 bis 2030 lässt einen Bevölkerungszuwachs in den Städten von 5,0 Prozent erwarten. Dieses starke Wachstum an Personen benötigt auch eine ausreichende und nachhaltige Infrastruktur.

Zur besseren Abbildung der bereits in naher Zukunft aufgrund der verkehrlichen und demographischen Entwicklung nötigen Investitionen in die ÖV-Infrastruktur der Stadtregionen ist derzeit einer Erhebung von Städtebund, Ländern und BMVIT (im Auftrag der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz) in Ausarbeitung. Daran nehmen die Landeshauptstädte (mit Ausnahme von Eisenstadt und St. Pölten) und die Städte Dornbirn, Wels, Villach und Steyr teil. Ergebnisse werden im Juni erwartet. Diese Erhebung der ÖV-Infrastrukturbedarfe wird voraussichtlich für die Erstellung des Sachstandsberichts „Saubere und wettbewerbsfähige Mobilität 2030“ dem BMVIT zur Verfügung gestellt und sollen auch in den Aktionsplan einfließen, der eine Konkretierungsstufe der IKES im Mobilitätsbereich darstellen wird.

Der Städtebund bezieht sich auf S. 27 der „mission 2030“ (*„Leistungsfähige, weitgehend elektrifizierte ÖV-Systeme bilden die Basis eines CO2-neutralen Verkehrssystems im Ballungsraum. Eine umfassende Zusammenarbeit und Abstimmung der betroffenen Gebietskörperschaften schafft effiziente Stadt-Umland-Verkehrssysteme über Verwaltungsgrenzen hinweg…“)* und regt angesichts der enormen Herausforderungen, die auf die Städte im Verkehrsbereich zukommen werden an, die Gespräche zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften (Städte, Länder, BMVIT) und den Verkehrsunternehmen zu verbessern und sich dabei bestehender Strukturen zu bedienen.
Im Rahmen der Unterarbeitsgruppe „Stadtregionaler öffentlicher Verkehr“ (referenzierend zur Arbeitsgruppe „ÖV-Angebot Österreich“ , welche als beamtete Vorkonferenz an die politische LandesverkehrsreferentInnenkonferenz – LVRK- berichtet), konnten bereits Gesprächskanäle geöffnet und wertvolle Analysen zum Thema des Stadtgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehrs erarbeitet werden.1
Im stadtregionalen ÖPNRV zeigen sich dabei vielfältige Abstimmungsprobleme zwischen den Akteuren. Diese ergeben sich aufgrund unzureichender rechtlicher Rahmenbedingungen, Unklarheiten bei Organisation und

[1] Analyseergebnisse siehe: https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/stadtregionaler-oev/

Zuständigkeiten, Abstimmungsproblemen in der Zusammenarbeit, nicht abgestimmten Planungen und einer unzureichenden Finanzierung.
Da lediglich die Erkenntnisse der UAG „Stadtregionaler ÖV“ gemäß Beschluss der LVRK vom 27.01.2018 in die Arbeiten zur Erstellung eines Aktionsplans „Saubere und Wettbewerbsfähige Mobilität 2030“ einfließen sollen (nicht der Prozess an sich, welcher nach Auskunft der LändervertreterInnen „auslaufen soll“), ersucht der Städtebund hiermit das BMVIT, Länder, Städte und Städtebund zu einer entsprechenden Arbeitsgruppe einzuladen, welche sich gezielt der Frage widmet, wie die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung im Bereich des öffentlichen Verkehrs in Städten und Stadtregionen bewältigt werden können. Diese Arbeitsgruppe sollte unter der Schirmherrschaft des BMVIT einen Austausch zu Technologien, Produkten und Prozessen ermöglichen und ca. viermal jährlich tagen.

Insgesamt ist die Finanzierung des ÖPNRV ein komplexes und historisch gewachsenes System – und noch etwas spezieller im stadtregionalen Bereich. Durch ein Auseinanderfallen von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung bei mehreren Transferströmen werden Fehlanreize geschaffen und es besteht das Risiko eines ineffizienten und nicht zielgerichteten Mitteleinsatzes. Die Finanzierungsstrukturen wären daher zu klären und zu vereinfachen. Dies bedeutet optimaler Weise ein Zusammenführen von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung (im Zuge einer Neuordnung des ÖPNRVGs) sowie eine aufgabenbezogene und nachvollziehbare Finanzierung. So könnten bestehende Transferströme gebündelt und nach transparenten und aufgabenbezogenen Kriterien auf die einzelnen Bundesländer verteilt werden. Zudem wird eine Ausweitung der Mitfinanzierung des Bundes im Bereich des Betriebs des ÖVs unerlässlich sein.

Ein stadtregionaler Infrastrukturfonds gespeist aus Bundesmitteln mit transparenten Entscheidungskriterien und klaren Zielen könnte eine Lösung sein, um die Finanzierung der Öffi-Investitionen und ihrer Folgekosten künftig sicherstellen zu können. Auf diesbezügliche Vorschläge des Städtebundes angelehnt an den Schweizer Agglomerationsfond wird verwiesen.

ad. Leuchtturm 3: E-Mobilitätsoffensive

<u>Maßnahmenbündel 1 (siehe Seite 50)</u>:
Die Instrumente müssen auch für große E-Busflotten geeignet sein.

„Dieses Maßnahmenbündel umfasst im Fahrzeugbereich neue Schwerpunkte wie E-Nutzfahrzeuge und E-Busse sowie eine starke Infrastrukturkomponente (z. B. Ladeinfrastruktur für E-Busse). Für die E-Fahrzeugförderung soll das Modell der Ko-Finanzierung mit der Fahrzeugwirtschaft weiter ausgebaut werden."
Die Förderung der Ladeinfrastruktur als auch der E-Busse ist ein wichtiger Schritt, um die Klimaziele zu erreichen.

Maßnahmenbündel 2 (siehe Seite 50):
Es sollte zu keiner Einschränkung auf die Bahn kommen.

ad. Leuchtturm 4 und 5: Thermische Gebäudesanierung und erneuerbare Wärme

Der Städtebund geht davon aus, dass diese Maßnahmen nur für Gebäude zur Anwendung kommen, die nach der jeweiligen Bauordnung errichtet wurden. Die Maßnahmen zum Ausstieg aus den fossilen Energieträgern bedingen viel höhere Anreize, wenn man keine Verbote möchte. Die Feinstaubproblematik von Biomassekesseln ist bei der Untersuchung von Alternativen zu berücksichtigen.

ad. Leuchtturm 6: 100.000 Dächer Photovoltaik und Kleinspeicher-Programm

Der Wegfall der E-Abgabe ohne Mengenbegrenzung wäre zu begrüßen. Auf Seite 53 heißt es:
„Das 100.000-Dächer Photovoltaik und Kleinspeicher-Programm soll eine Investitionsförderung zur Verfügung stellen, die Anreize zu einer verstärkten Nutzung der Dachflächen durch Photovoltaik-Module für Privatpersonen und Wirtschaftstreibende setzt (Ökostromgesetz bzw. Energiegesetz Neu)".
In Bezug auf die Ermöglichung von lokalen Netzen und Speicherbetreibern (siehe Seite 25) sollte die gemeinschaftliche Nutzung von PV-Anlagen in Mehrfamilienhäusern weiter vereinfacht werden (ElWOG), sodass diese auch über mehrere Adressen hinweg betrieben werden können (vgl. größere Wohnanalagen).

ad. Leuchtturm 7: Erneuerbarer Wasserstoff

Auf Seite 54 steht: *„Gleichzeitig soll mit einer kosteneffizienten Produktion von Wasserstoff der Ersatz von fossilen Energien in der energieintensiven Industrie vorangetrieben werden".* Auch der Mobilitätssektor könnte von

einem Ausbau der Wasserstoffversorgung profitieren. Bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung von auf wasserstoffbasierenden Verkehrslösungen stellt der hohe Preis des Wasserstoffes noch ein Hindernis dar.

ad. Leuchtturm 10: Energieforschungsinitiative 2 – Programm Mission Innovation Austria

Im Zielbild auf Seite 57 heißt es:

- *„Zeitlich befristete regulatorische Innovationszonen bieten den Akteuren der Innovationsregionen die Möglichkeit neue Technologien, Verfahren und Geschäftsmodelle unter innovativen (ggfs. unterschiedlichen) rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen ohne wirtschaftliche Nachteile zu testen.*
- *Anschlussfinanzierungen mit Mitteln aus Marktüberleitungs- und Umsetzungsförderprogrammen ermöglichen die Entwicklung von Projekten der Innnovationsregionen bis zu Technologiereifegrad (TRL) 9“*

Der Städtebund begrüßt Innovationszonen, in denen die Verkehrstechnologien der Zukunft erprobt und bis zur Serienreife weiterentwickelt werden können. Wichtig für Verkehrsbetriebe ist, dass Innovationszonen selbst ausgesucht werden können – sonst entsprechen sie eventuell nicht den benötigten Anforderungen. Eine signifikante Steigerung der öffentlichen Forschungs- und Innovationsausgaben ist jedenfalls zu begrüßen.

Mobilität

Auf den Seiten 7, 14, 20, 26, 27, 28, 35 finden sich Bekenntnisse zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Ballungsräumen. Auch wird richtigerweise auf die derzeit nicht vorhandenen Kapazitäten für eine weitreichende Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr hingewiesen (S. 26) und erwähnt, dass erst eine *„…umfassende Zusammenarbeit und Abstimmung der Gebietskörperschaften … effiziente Stadt-Umland-Verkehrssysteme über die Verwaltungsgrenzen hinweg (schafft)*“ (S. 27).

An dieser Stelle bedarf es jedenfalls einiger Spezifizierungen aus Sicht des Österreichischen Städtebundes: Wie auch Herr Bundesminister Norbert Hofer bei der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz am 24.04.2018 in Frauenkirchen unlängst konstatierte, können für eine Dekarbonisierung im Verkehrsbereich nur 50% der nötigen CO2- Einsparungen aus der Umstellung auf alternative Antriebe erzielt werden, weitere 50% der CO_2-Einsparungen

müssen allerdings durch eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Richtung Umweltverbund eingespart werden. Diese Aussage bedeutet, dass die öffentliche Hand einerseits entsprechende Anreize (va. fiskalisch) setzen muss, um eine Änderung der Verkehrsmittelwahl bei jedem einzelnen/jeder einzelnen zu bewirken. Genauso bedeutet diese Aussage aber auch, dass es eines entsprechenden Infrastrukturausbaus im Bereich des öffentlichen Verkehrs bedarf, um die nötigen Kapazitäten bereitstellen zu können.

Neben einer Angebotsausweitung muss der öffentliche Verkehr selbst auf umweltfreundliche Technologien umgestellt werden. Laut Schätzungen des deutschen Kompetenzzentrums KCW (www.kcw-online.de) wären von 2020-2050 in den Landeshauptstädten zusätzlich 160 Mio. Euro jährlich notwendig, um entsprechende Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Hier sind die Bedarfe im Stadtumland (S-Bahnausbauten, Regionalbusverdichtungen) noch gar nicht inkludiert.

Weitere Anmerkungen zu Finanzierung und Organisation des städtischen und stadtregionalen Öffentlichen Verkehrs finden sich unten den Ausführungen zum Leuchtturm 2.

Auf S. 31 wird die Schaffung eines neuen **österreichweiten Tarif- und Vertriebssystems** angesprochen. Hierbei ist aus Sicht der Städte darauf zu achten, dass eine „gemeinsame ÖV-Vertriebsinfrastruktur“ nicht als EIN IT-System / EINE Applikation zu verstehen ist, sondern eine gemeinsame Architektur, die untereinander vernetzt ist durch geöffnete Schnittstellen, jedoch mehrere Ticketing-Systeme umfassen kann. Zum Thema „ÖSTERREICH TICKET“ möchte der Österreichische Städtebund an dieser Stelle anmerken, dass eine weitere Rabattierung der ohnehin unschlagbar günstigen Jahreskarten in den Städte nicht möglich sein wird. Daher sollte bei dem Projekt im ersten Schritt vielmehr die durchgängige Buchungsmöglichkeit liegen, wozu in erster Linie die ÖBB Schnittstellen öffnen müssten.

Auf S. 45 wird die Erstellung eines **umfassenden Infrastruktur- und Raumordnungsplans** in Zusammenarbeit mit Ländern und Gemeinden genannt. Auch sollen **fiskalische Instrumente wie die Wohnbauförderung** stärker für eine kompakte Siedlungsentwicklung genutzt werden. Genannt wird in diesem Zusammenhang auch die **Energieraumplanung** als Ansetzpunkt. Die Raumordnung ist zweifelsohne

ein wichtiger Hebel für langfristige Verkehrsvermeidung. Der Österreichische Städtebund unterstützt das Anliegen einer flächensparenden Siedlungsentwicklung und verweist in diesem Zusammenhang auf bereits bestehende und gerade in Erarbeitung befindliche Expertisen der Österreichischen Raumordnungskonferenz (Plattform „Raumordnung und Verkehr“, ÖREK-Partnerschaft „Stärkung der Stadt- und Ortskerne“, ÖREK-Partnerschaft „Flächensparen, Flächenmanagement und aktive Bodenpolitik“, ÖREK-Partnerschaft „Energieraumplanung“, u.dgl.).

Explizit Erwähnung findet auf S. 46, **die künftig verpflichtende Berücksichtigung der Mobilität als Planungskriterium**, sowie eine **Reform der Stellplatzverordnungen**. An dieser Stelle verweist der Städtebund auf die 2017 von der ÖREK-Partnerschaft „Raumordnung und Verkehr“ im Auftrag der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz erstellten „ÖV-Güteklassen“. Diese für jede Rasterzelle in Österreich nunmehr vorhandene quantitative Bewertung der Erschließungsgüte mit öffentlichen Verkehrsmitteln eröffnet erstmals die tatsächliche Verknüpfung einer bestimmten ÖV-Güte für bestimmte Widmungskategorien. Insbesondere sind die Städte daran interessiert, die ÖV-Güteklassen als Richtwert für Stellplatzregulative zu verwenden. Im Sinne einer einheitlichen österreichischen Regelung in dieser Angelegenheit wäre ein vom BMVIT
(ev. im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft „Raumordnung und Verkehr“) moderierter Prozess zweckmäßig. Der Städtebund bietet gerne an, das Knowhow der Städte in diese Arbeiten einzubringen.

Weiters muss darauf hingewiesen werden, dass bei jeglichen Gesetzesänderungen die örtliche Raumordnung betreffend Gemeindekompetenzen unter Verweis auf den eigenen Wirkungsbereich erhalten bleiben müssen. Der Städtebund ersucht daher, frühzeitig in die Gespräche eines „Infrastruktur und Raumordnungsplans“ einbezogen zu werden.

Die Städte spielen auch eine wesentliche Rolle bei der Förderung der Aktiven Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren). Um die ehrgeizigen Ziele der Bundesregierung speziell beim Radfahren (Verdopplung des Radverkehrsanteils) erreichen zu können, bedarf es einer Änderung der StVO zur Verbesserung der Situation der RadfahrerInnen (speziell hinsichtlich der Vorrangregeln für BenützerInnen von Radverkehrsanlegen) und

FußgängerInnen. Eine österreichweite Radstrategie des Bundes in Anlehnung an die Radverkehrsstrategie des Landes Vorarlberg (https://www.vorarlberg.at/pdf/radstrategie17.pdf) könnte einen wichtigen Beitrag darstellen.

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes wären zusammenfassend folgende in der Klima- und Energiestrategie genannten Ansatzpunkte von Bundesebene prioritär zu verfolgenden, um die skizzierte Mobilitätswende erreichen zu können:

- Abbau kontraproduktiver Förderungen (S. 22)
- Aussenden korrekter Preissignale für Marktakteure (S. 31)
- Rechtliche Rahmenbedingungen (S. 35) adaptieren

Hierzu bedarf es jedenfalls entsprechender Spezifizierungen.

Erfahrungen und Problemstellungen in Städten

In zahlreichen Städten wird an Energiesparprojekten gearbeitet. Die Stadt Graz hat z.B. mit dem „Energiemasterplan 2018“ (GR-Beschluss vom 12. April 2018) ihre durchgeführten und geplanten Maßnahmen in Form eines Zwischenberichtes gelistet und großteils bewertet.

In diesem bewerteten Bereich ist durch die Maßnahmen von einer THG-Emissionsreduktion im Ausmaß von etwa 200.000 t CO_2/a auszugehen. Dabei stammen aus dem Bereich durchwegs konventioneller Technologieanwendungen, wie der Umstellung von Hausbrand auf Fernwärme etwa 175.000 t / a. „Leuchtturmprojekte“ mit annähernd vergleichbaren Reduktionen konnten nicht identifiziert werden.

Hier werden bei näherer Betrachtung auch rasch die Grenzen der unter den derzeitigen Randbedingungen realistischen Handlungsmöglichkeiten für Städte aufgezeigt.

Ein weitgehend durchkonzipiertes Projekt zur Generierung von Solarwärme für nur etwa 10% des Grazer Heizwärmebedarfes (20% der Grazer Fernwärme) bedingt einen Finanzierungsaufwand von größenordnungs-mäßig etwa 200 Mio. Euro.

Oft auf längere Zeit vorab bereits ausgeschöpfte Förderbudgets lassen für nötige Umsetzungen keine realistische Planung zu.

Die immer wieder geforderte Forcierung der Gebäudesanierung auch und insbesondere im öffentlichen Bereich (Vorbildwirkung) wurde am Beispiel von über 300 derartigen Gebäuden in Graz an zahlreichen Beispielen durchgerechnet. Eine einigermaßen realistische wirtschaftliche Darstellbarkeit ist bei den aktuellen niedrigen Energiepreisen und dem Fehlen einer geeigneten steuerlichen Lenkung nicht gegeben. Damit sind diese Maßnahmen unter dem Gebot einer möglichst sparsamen Verwendung der Finanzmittel nicht umsetzbar. In diesem Umfeld ist eine positive Änderung der Randbedingungen aus der vorgelegten Strategie nicht erkennbar. Und nicht nur finanzielle Grenzen erschweren die Umsetzung relevanter Projekte.

Solarprojekte (PV und thermisch), insbesondere mit einer erforderlichen saisonalen thermischen Speicherung, stellen sich als sehr flächenintensiv dar. Im städtischen Umfeld bei entsprechendem Mangel verfügbarer bzw. leistbarer Flächen ein absoluter Verhinderungsgrund.

Städte, wie z.B. Graz oder Wien haben über einen „Solardachkataster“ verfügbare Dachflächen relativ genau evaluiert. Bei Berücksichtigung aller Kriterien bis hin zur Statik des vorhandenen Daches und der konkreten Nutzbarkeit der gewonnenen Energie vor Ort bei Solarthermie sind die so generierbaren bzw. saisonal verwendbaren Mengen überschaubar.
Eine Abhilfe beim Mangel geeigneter Flächen wird hier nach derzeitigem Stand ohne raumplanerische Zwangsmaßnahmen in Stadtrandbereichen nicht möglich sein.

Ein weiterer Punkt betrifft die seit Jahrzehnten geforderte Erhöhung der Sanierungsrate auch im privaten Gebäudebereich.
Hier ist man sich offenbar zu wenig bewusst, dass eine adäquate Auflösung des „Mieter / Vermieter – Dilemmas“ (wer investiert welchen Anteil und wer hat dann welchen Nutzen davon?) bisher nicht gelungen ist. Zudem löst eine Förderung in der Höhe eines überschaubaren Prozentsatzes der tatsächlichen Kosten keine Umsetzung einer Sanierung aus, so dass das Ziel auch weiterhin mit den angedachten Höhen an Finanzmitteln nicht erreicht werden wird.

Auf technische bzw. rechtliche Einschränkung bei der Sanierung von Innenstadtbezirken (Stichwort Denkmal- bzw. Ortsbildschutz) wird nur der Vollständigkeit halber verwiesen.

Verbesserte rechtliche Rahmenbedingungen für eine raschere Umsetzung energierelevanter Projekte sind auch im Bereich von – städtisch weit verbreitetem – Gemeinschaftseigentum erforderlich. Blockadehaltungen Einzelner bzw. kleiner Gruppen dürfen hier nicht weiterhin dem Gesamtinteresse übergeordnet werden.

Erfahrungsgemäß stellt im städtischen Umfeld auch die Nutzung (betrieblicher) Abwärme eine gewünschte Alternative dar. Als Hemmnis erweist sich hier bei höheren erforderlichen Investitionen der Umstand, dass in Zeiten kurzer wirtschaftlicher Planungsperioden ein Bestand eines Betriebes und damit einer Abwärmequelle nicht ausreichend lange zugesichert werden kann.

Hilfreich wäre hier die Schaffung eines Fonds, in den im Sinne einer Rückversicherung mit einem überschaubaren Prozentsatz des Projektbudgets eingezahlt und bei bestimmten Ausfallkriterien der Abwärmequelle ein Schaden im Einzelfall minimiert wird. Dies würde zahlreiche Abwärmenutzungen hinsichtlich der Realisierung unterstützen.

Klimaschutz leistet bei fast allen Maßnahmen, die mit der Reduktion des Einsatzes fossiler Energieträger verbunden sind, auch einen wesentlichen Beitrag zur lokalen Luftreinhaltung im Sinne des IG-L (PM, NO_2) und muss daher auch aus diesem Gesichtspunkt heraus weiter forciert werden!

Mangelhafte Datenlage

Die Erstellung wirksamer Strategien kann nur auf Basis einer ausreichend genauen Datenlage gelingen. Aufgrund der Abschaffung der flächendeckenden Volks- und Wohnungsstättenzählung (letzte erfolgte 2001!) fehlen mittlerweile für viele einschlägige Planungen verlässliche Daten (z.B. Ist-Stand bei der Anzahl bestimmter Heizungsarten). Hier sind dringend ergänzende bzw. weiterführende Schritte zu setzen. Gerade in Umsetzung befindliche neue bzw. zusätzliche Datenschutzvorschriften erschweren künftig überdies auch noch weiter die Nutzung vorhandener Daten.

Zusammenfassung und Vorschläge

Aus den beschriebenen Überlegungen und zahlreichen Beobachtungen im Hinblick auf verzögernde und hemmende Faktoren bei der Erhöhung der Energieeffizienz und des Anteiles erneuerbarer Energieträger lassen sich die für eine zielführende und ambitionierte Strategie wesentlichen Faktoren wie folgt zusammenfassen:

1. **Schlüsselfaktor ist die Aufbringung der erforderlichen Finanzierungsmittel**

Dazu werden privatwirtschaftliche Instrumente nicht annähernd ausreichen. Ohne staatliche Lenkung - nicht zuletzt im steuerlichen Bereich, Stichwort „Kohlenstoffsteuer“ - mit einer entsprechenden Zweckbindung der lukrierten Mittel wird eine weitgehende „Dekarbonisierung“ nicht umsetzbar sein. Investitionen in erneuerbare Energiesysteme (PV, Solarthermie, Speicher, Smart Grids etc.) durch Firmen und Private sind vorrangig durch die Erweiterung und Vereinfachung des Förder- und Steuersystems zu erreichen.

Sinnvoll wäre zudem eine Darstellung des bisher getätigten Aufwandes in Relation zum erreichten Umbau des Systems und eine Hochrechnung auf die zu erreichenden Ziele unter Berücksichtigung eines bei höheren Prozentsätzen steigenden spezifischen Aufwandes je eingesparter bzw. regenerativ erzeugten Energieeinheit.

Ein guter Ansatz ist auf Seite 33 unter budgetschonende Änderung der gesamtstaatlichen Ausgabenstruktur dargestellt: *„Alle klima- und energiespezifischen Maßnahmen müssen zu einer kosteneffektiven Ausrichtung der gesamtstaatlichen Ausgabenstruktur beitragen. Wenn eine neue Maßnahme zu zusätzlichen Belastungen der öffentlichen Haushalte führt, haben im Gegenzug an anderer Stelle entsprechende Entlastungen im Bundeshaushalt zu erfolgen, wobei diese vorzugsweise solche Ausgaben betreffen sollen, die den Klima- und Energiezielen entgegenstehen.“*
Auf die budgetpolitische Umsetzung darf man gespannt sein.

2. **Umweltschädliche Subventionen**

Umweltschädliche Subventionen dürfen ab dem Jahr 2019 nicht mehr zur Anwendung kommen. Es sollte eine Liste jener Subventionen erstellt werden, „die den Klima- und Energiezielen, inklusive der damit verknüpften Implikationen für den Standort Österreich, entgegenstehen“. Die KES enthält leider keine Angaben für welche Sektoren dies zutrifft (z.B. Verkehrssektor,

Landwirtschaftssektor), noch sieht sie eine tatsächliche Abschaffung als schädlich erkannter Subventionen vor.

Eine Grundlage für die Darstellung umweltschädlicher Subventionen stellt die Studie des WIFO aus dem Jahr 2016 dar. Dort werden umweltkontraproduktive Subventionen in Österreich in den Sektoren Energie und Verkehr thematisiert.

3. Klare Ansprache vorhandener und neu entstehender Zielkonflikte

Die in der Strategie zusammengefassten Punkte werden fallweise zu gravierenden Zielkonflikten führen, deren Überwindung nicht ohne eine entsprechende Positionierung möglich sein wird (z. B. Ausbau von Anlagen versus Natur- und Landschaftsschutz, Aufbringung von Finanzmitteln ohne zusätzliche Belastungen, etwa im Sinne der Verteuerung von Energie, steuerlichen Belastungen, etc.). Diese klare Ansprache wird bisher weitestgehend vermieden.

4. Rechtliche Rahmenbedingungen und Kompetenzverteilung

Hier sind sehr viele Rechtsmaterien, die der Klima- und Energiestrategie entgegenstehen anzupassen. Dies umfasst nicht nur eine Anpassung der Energieeffizienz-Richtlinie oder des Energieeffizienz-Gesetzes. Es erstreckt sich auch auf Mietrecht, Landesbaurecht und Eigentumsgesetz. Zudem sind Alternativprüfungen zu stärken.

Die Kompetenzverteilung zwischen den Gebietskörperschaften ist im Bereich Energie, Mobilität, Klimaschutz und Klimawandelanpassung sehr zersplittert. Diese Hindernisse für die Umsetzung einer Energiewende werden in der Klima- und Energiestrategie zwar angesprochen, es wird jedoch nicht auf eine künftige Kompetenzverteilung eingegangen. Das Thema Finanzausgleich wird in der Strategie nicht erwähnt, obwohl es sich für die Länder und Gemeinden um ein wesentliches Finanzierungsinstrument handelt. Darüber hinaus sind in der KES zahlreiche Maßnahmen enthalten, die derzeit klar in die Kompetenzbereiche der Länder oder Gemeinden fallen (z.B. Erhöhung der Gebäudesanierungsrate).

5. Umsetzungsschritte

Entscheidend ist letztendlich nicht die Strategie, sondern deren Umsetzung in Aktions- und Maßnahmenplänen. Konzepte gibt es auf Ebene des Bundes, der Länder und der Gemeinden bereits etliche.

Österreichischer Städtebund

Es kann jedenfalls kurzfristig auf umfangreiche Vorarbeiten zurückgegriffen werden, da z.B. auch beinahe jeder Punkt aus Konzepten zur Reduktion der lokalen Luftbelastung (IG-L) eine Verbesserung bei den THG-Emissionen bringt. In Studien zur Verringerung von Feinstaub, NO_x oder Ozon ist umfangreiches und kurzfristig anwendbares Wissen gespeichert. Nicht zuletzt liegt auch die umfangreiche Konsultation zum „*Grünbuch für eine integrierte Energie- und Klimastrategie*“ des Bundes erst knapp zwei Jahre zurück. Seit damals gibt es auch keine Rückmeldung über eine Einarbeitung diverser Stellungnahmen.

Zudem ist die Klima- und Energiestrategie zu eng gefasst. So ist die Landwirtschaft nur sehr kurz als Teil von Aufgabe 8 abgehandelt, obwohl in diesem Bereich auch Potential steckt.

Mit freundlichen Grüßen

OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär