



An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Bearbeiter/-in: Mag. Josef Morbitzer
Tel: (+43 732) 77 20-14817
Fax: (+43 732) 77 20-21 16 21
E-Mail: Praes.Post@ooe.gv.at

per E-Mail an: nekp@bmk.gv.at

Linz, 30.08.2023

Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP); Stellungnahme OÖ zum Konsultationsentwurf

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir haben Ihr im Wege der Verbindungsstelle der Bundesländer übermitteltes Schreiben (GZ 2023-0.518.591) vom 13. Juli 2023 erhalten. Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 30. März 2023 (Präs-2016-60957/301) nehmen wir zum nunmehr vorgelegten Konsultationsentwurf eines aktualisierten Nationalen Energie- und Klimaplanes für die Periode 2021-2030 wie folgt Stellung:

Nach Artikel 14 der Verordnung (EU) 2018/1999 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz ist der Bund verpflichtet, der Europäischen Kommission bis zum 30. Juni 2024 eine aktualisierte Fassung des Nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP) für den Zeitraum 2021 bis 2030 vorzulegen. Der NEKP soll umfassend aufzeigen, wie die EU-Energie- und Klimaziele für Österreich bis 2030 gebietskörperschaftsübergreifend erreicht werden können. Gegenüber dem bisherigen Plan aus dem Jahr 2019 ist eine enorme Steigerung des Ambitionsgrads notwendig, um die neue Treibhausgasemissions-Reduktionsvorgabe von minus 48 % bis 2030 (vormals minus 36 %) gegenüber dem Jahr 2005 im Rahmen der Lastenteilungsverordnung (Effort-Sharing-Verordnung/Regulation) zu erreichen.

Das Land Oberösterreich unterstützt die Bemühungen der Bundesregierung beim Erreichen der EU- Energie- und Klimaziele und hat in den letzten Jahren bereits wesentliche Umsetzungsschritte hinsichtlich des Ausbaus Erneuerbarer Energien, der Steigerung der Energieeffizienz sowie der Reduktion von Treibhausgasemissionen im eigenen Kompetenzbereich gesetzt. Viele der auf Länderebene wirksamen Maßnahmenfelder liegen jedoch im Kompetenzbereich des Bundes. Somit ist auch die Erreichung der übergeordneten Ziele der Oö. Klima- und Energiestrategie stark von der Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen auf Bundesebene abhängig.

Auch wenn die im Szenario „with existing measures“ (WEM) enthaltenen Maßnahmen der letzten Jahre bereits eine deutlich bessere Entwicklung zeigen, liegt mit dem gegenständlichen Entwurf zum NEKP auch insgesamt weiterhin ein unvollständiger Plan vor. Dieser bildet zwar neben bestehenden auch zusätzliche Maßnahmen ab, diese sind jedoch nicht ausreichend um die Klimaziele zu erreichen (siehe hierzu auch die nachstehenden Ausführungen zu diversen Fachbereichen).

Zum Prozess:

Der NEKP berührt sehr viele Kompetenzen der Länder. Für eine Aktualisierung wäre daher eine umfassende Abstimmung zwischen dem Bund und den Bundesländern erforderlich. In diesem Zusammenhang halten wir fest, dass der von den Ländern gewünschte Abstimmungsprozess (vgl. Beschluss der LandesklimaschutzreferentInnenkonferenz vom 30. September 2022 bzw. LandesenergiereferentInnenkonferenz vom 14.10.2022) nicht in der empfohlenen Form stattgefunden hat. Positiv hervorzuheben ist, dass eigens für diesen Prozess eine Bund-Länder Arbeitsgruppe eingerichtet wurde. Dabei wurden aber weder Maßnahmenpläne noch analytische Grundlagen ausreichend abgestimmt. Die Ländervertreter/innen haben daher auch in der Sitzung der Bund-Länder-Arbeitsgruppe am 1.3.2023 darauf hingewiesen, dass der Fokus möglichst rasch auf wirkungsvolle zusätzliche Maßnahmen bzw. politische Abstimmungen gelegt werden soll. Die Forderung nach stärkerer inhaltlicher Abstimmung zwischen Bund und Ländern wurde zudem bereits in der Stellungnahme Oberösterreichs zum ursprünglichen NEKP Entwurf im März dieses Jahres aufgenommen. Eine aus Sicht der Ländervertreter/innen unbedingt erforderliche Anpassung und Intensivierung der Bund-Länder-Abstimmungsprozesse zur Erarbeitung des aktualisierten NEKP wurde bisher noch nicht ausreichend umgesetzt (bspw. Abstimmung neuer oder zu verstärkender insb. die Länder betreffende Schlüsselmaßnahmen). Daher wird erneut angeregt, die Länder im Zuge der weiteren Bearbeitung bis zur Übermittlung des finalen Entwurfs an die EU inhaltlich einzubinden und die politische Abstimmung zu suchen.

Im derzeitigen Entwurf des NEKP sind einige Abschnitte weiterhin noch nicht befüllt; daher kann zum jetzigen Zeitpunkt keine abschließende Stellungnahme erfolgen. Aus Sicht der Länder braucht es abseits der aktuellen öffentlichen Konsultation eine weitere Abstimmung. Spätestens mit der Vorlage eines vollständigen Entwurfs sollte die im Prozess angekündigte offizielle Einbindung der politischen Ebene der Länder nachgeholt werden.

Generelle Aspekte:

Der NEKP ist - wie einleitend bemerkt - ein Dokument zur Darstellung der Erreichung von unionsrechtlichen Zielsetzungen im Klimaschutz- und Energiebereich. Unklar ist aber, welche Rolle dieser Plan auch in der praktischen Umsetzung der nationalen Klimaschutzpolitik haben wird. So wird auf Seite 50 das Klimaschutzgesetz zitiert: *„wesentliche Funktion des Klimaschutzgesetzes ist die Sicherstellung eines Prozesses zur Erarbeitung von Klimaschutzmaßnahmen“*. In diesem Rahmen wurden auch in der Vergangenheit Bund-Länder-Maßnahmenprogramme erarbeitet bzw. Zusatzmaßnahmen festgelegt. In den vergangenen Jahren gab es aber keine diesbezüglichen Aktivitäten mehr. Da die Verwaltungen inzwischen enorme Personalressourcen in den NEKP stecken, stellt sich die Frage, ob nicht über diesen Ansatz der im KSG genannte Governance-Prozess abgedeckt werden sollte. Der vorliegende Entwurf des NEKP müsste dann jedenfalls zu einem detaillierteren Planungs- und Umsetzungsinstrument weiterentwickelt werden, insbesondere in Bezug zu Maßnahmenbeschreibungen und deren jährlichen Monitoring. Derzeit ist der NEKP in erster Linie ein Dokument, welches Zielsetzungen, Beschreibungen von (intensivierten) Umsetzungen der vergangenen Jahre und mögliche künftige Maßnahmen sehr allgemein formuliert beinhaltet. Aufgrund der längeren Wirksamkeit des NEKP könnte auch überlegt werden, die Formulierungen etwas allgemeiner (im Hinblick auf Regierungsprogramme) zu wählen.

Im Hinblick auf die fehlende Reduktionsmenge an Treibhausgasen gibt es kein klares Bild. Die ETS-Flexibilität (etwa auf den Seiten 18 und 168) wird zwar mehrfach erwähnt und quantitativ dargestellt. Es sollte aber klarer kommuniziert werden, dass diese Flexibilität auch genutzt werden wird. Während die THG-Effekte vom WAM-Szenario prominent angesprochen werden, sieht man erst spät auf Seite 168, dass es Ziel ist, durch einen schrittweisen Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen zum Zieljahr 2030 einen Treibhausgasreduktionseffekt von mindestens 2 Mio. t CO₂-Äquivalent pro Jahr erreichen zu wollen. Es stellt sich somit die Frage, warum diese Maßnahme dann nicht auch in Tabelle 1 auf Seite 18 aufgelistet ist. Zudem müsste auf Maßnahmenebene dargestellt werden, wie diese Reduktion zustande kommt. Auch im Bereich LULUCF fehlt eine Darstellung von notwendigen Zusatzmaßnahmen.

Fachbereich Energie:

Definition der „Klimaneutralität 2040“:

In der Fußnote auf Seite 13 (und an anderen Stellen) wird ausgeführt, dass die „Klimaneutralität 2040 gemäß NEKP“ gesamthaft für den ETS und den non-ETS-Sektor anzuwenden ist. Der ETS-Sektor ist ein EU-System, welches bis 2050 läuft. Ein Sektor, der einem einheitlichen EU-Regime mit EU-weit verbindlichen Reduktionspfad bis 2050 unterliegt, kann aber rechtlich auf nationaler Ebene nicht einem anderen Reduktionspfad unterworfen werden. Auf Seite 68 selbst wird auf die differierenden Rechte und Pflichten der ETS-Anlagen verwiesen. Oberösterreich hat seine Klimaneutralität in der „Öö. Klima- und Energiestrategie“ dergestalt definiert, dass diese nur den „Nichtemissionshandelsbereich“ (non ETS) umfasst. Dies muss auch für die österreichische Definition der Klimaneutralität gelten.

Erhöhung des 2030 (gesamten) Erneuerbaren-Ziels von 46-50% auf mind. 60% (siehe Seite 20): Das Ziel ist für die Nationalstaaten frei wählbar, kann aber zu zwingenden Ausgleichszahlungen führen, wenn die EU ihr Erneuerbaren-Ziel iHv. 42,5% in Summe nicht erreicht (geregelt in der Governance-VO). Gem. *With Additional Measures-WAM-Szenario* werden die 60%-EE-Anteil mit 52,6% bis 2030 nicht erreicht! Daher scheint es nicht ratsam hier ohne Not ein nicht erreichbares Ziel zu definieren.

Fachbereich Wasserwirtschaft:

Der gegenständliche Plan ist im Wesentlichen eine Fortschreibung, sodass hinsichtlich Energiewirtschaft, Ausbauziele etc. die bisherigen Vorgaben übernommen werden. Positiv anzumerken ist, dass Innovationen wie der Aufbau eines zielgerichteten und nachhaltigen Wasserstoffmarkts oder die Forschungsmission „Klimaneutrale Stadt“ Eingang gefunden haben.

Ein wesentlicher Teil wird der Landwirtschaft, Landnutzung und Landnutzungsänderung gewidmet, wobei hier richtigerweise auf die umweltgerechten Ziele und Wirkungen der GAP Bezug genommen wird.

Auf Seite 30 wird unter dem Titel „Treibhausgasemissionen“ auch auf die Nicht-CO₂-Treibhausgase und hier insbesondere auf Methan- und Lachgasemissionen auf Grund von Düngemanagement, Bodenbearbeitung und Tierhaltung eingegangen. Auffällig ist, dass z.B. Lachgasemissionen, soweit im Bericht ersichtlich, nicht näher quantifiziert bzw. deren Anfall in keiner Weise einzelnen Bewirtschaftungsformen zugeordnet wird. Ohne Quantifizierung und ohne Zuordnung zu einzelnen Bewirtschaftungsmethoden scheint diesbezüglich auch die in Kapitel 5 enthaltene Folgenabschätzung fraglich. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sollte zukünftig gerade auch bei Lachgasbildung auf eine Verbesserung der Kenntnisse der Entstehungsprozesse bzw. auf eine Verbesserung der Datenbasis geachtet werden, um die landwirtschaftliche Bewirtschaftung stärker klimagerecht ausrichten zu können.

Fachbereich Bodenschutz und Landwirtschaft:

Im NEKP wird die Bedeutung der Raumordnung in Bezug zu Flächenschutz und Erhalt von natürlichem Boden und seinen Funktionen für den Klimaschutz hervorgehoben. Zudem sollen bodenschonende Bewirtschaftungsweisen in der Land- und Forstwirtschaft forciert werden. Aus bodenschutzfachlicher Sicht sind diese Maßnahmen zu begrüßen.

Was im Bereich Landwirtschaft unterhalb des Kapitels „Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel in der Land- und Forstwirtschaft“ unter „Nachhaltiger Aufbau des Bodens ...“ (Seite 141) zu verstehen ist und welche Rolle dies im Hinblick auf den Klimaschutz hat, sollte noch geklärt werden. Bodenaufbau ist im Wesentlichen eine Folge der natürlichen Bodengenese, Böden werden nur in den seltensten Fällen technisch neu aufgebaut/angelegt.

Aus agrarfachlicher Sicht sind die im NEKP angeführten landwirtschaftlichen Maßnahmen bekannt, in der Praxis großteils am Laufen bzw. umgesetzt und mit hoher Wahrscheinlichkeit zielführend. Dass Ziele wie etwa 30 % Wirtschaftsdüngeranteil in Biogasanlagen oder 35 % Bio-Flächen bis 2030 als äußerst ambitioniert zu bezeichnen sind, wurde bereits mehrmals angemerkt.

Fachbereich Mobilität:

Die generellen Ziele der Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehren widersprechen den strategischen Ansätzen und Zielen des Landes OÖ nicht. Der Ausbau des ÖV-Angebotes und die Dekarbonisierung der Verkehre (Straße und Schiene) mit Hilfe alternativer Antriebe sind dabei prioritäre Handlungsfelder. Generell decken sich auch die Maßnahmenpakete und Schwerpunkte im Mobilitätsbereich mit denen des Landes OÖ (z.B. aus der Oö. Klima- und Energiestrategie), wenngleich sich, wie im gegenständlichen Bericht festgestellt, die wesentlichen Einflussbereiche in der Zuständigkeit des Bundes befinden.

Die genannten Themen im Bereich „Stärkung des Öffentlichen Verkehrs“ – Bereiche Infrastruktur und Verkehrsangebot – stehen nicht im Widerspruch zu den Zielen und Maßnahmenplanungen des Landes OÖ. Die genannten Maßnahmen im Bereich „Tarifgestaltung“ werden begrüßt und entweder bereits in Abstimmung mit dem Land OÖ umgesetzt (Tarifgestaltungen) bzw. besteht die Möglichkeit diese z.B. im Rahmen einer MaaS-Strategie weiter zu konzipieren (Integration von Sharing Diensten und Mikro-ÖV in die Verkehrsverbünde etc.).

Wir begrüßen es, dass die Relevanz des Themas Mitfahrens für ein nachhaltiges Mobilitätssystem erkannt wurde und dahingehend ein Mitfahr-Aktionspaket geplant ist. Ebenso befürworten wir, dass zur Unterstützung und Flexibilisierung des öffentlichen Verkehrs, Rahmenbedingungen für Gelegenheits- und Bedarfsverkehre verbessert werden und die Planung von multimodalen Mobilitätsknoten unterstützt werden sollen.

Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 30. März 2023 erwähnt, bedarf es bezüglich Klimapartnerschaften, welche als Instrument von „zentraler Bedeutung“ zur Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften angeführt werden (Seite 121), konkreter Erläuterungen über deren Ausgestaltung, da diese weder im Mobilitätsmasterplan 2030 noch im NEKP-Entwurf zu finden sind.

Die rasche Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte vorrangig durch batterieelektrische Antriebe wird kritisch gesehen; einerseits aufgrund der langfristigen Beschaffungsverträge und komplexen Ausschreibungen, andererseits aber vor allem aufgrund der doch erheblichen Mehrkosten bei jetzt schon zu geringer budgetärer Bedeckung für den Fahrzeugankauf. Dies trifft sowohl auf den PKW-Bereich (M1-Fahrzeuge), insbesondere aber auf den Nutzfahrzeug-Bereich (N1-Fahrzeuge) zu, wo mit einem Mehrfachen an Anschaffungskosten im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bei gleichzeitig (noch) ungenügender Reichweite zu rechnen ist. Im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge (N3) ist eine Umstellung auf E-Mobilität derzeit ohnehin nicht vorstellbar. Zumindest im Bereich von Baustellen- und Kommunalfahrzeugen scheint die Umstellung auf saubere Antriebe derzeit nur mit Wasserstoff als Energiequelle erreichbar. Insofern ist auch der Ausbau der Infrastruktur und Stromnetze für emissionsfreie LKW zum jetzigen Zeitpunkt ebenso kritisch zu sehen, wie eine rasche Umstellung im Bereich der Regionalbusverkehre.

Die Dekarbonisierung von Taxis und Carsharingfahrzeugen wird als relevante Maßnahme gesehen. Im Zuge dessen sollten auch rechtzeitig Begleitmaßnahmen gesetzt werden, um die speziellen Anforderungen des Taxibetriebs an die Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen (bspw. attraktive Förderung von induktiven Ladesystemen).

Der Mobilitäts- und Verkehrssektor sind wesentlicher Bestandteil der wirtschaftlichen Entwicklung. Auch die Mobilitätsbedürfnisse - z.B. in der Personenmobilität - sind weiterhin im Steigen begriffen (wie auch die jüngste Verkehrserhebung in OÖ zeigt), weshalb bei der Auswahl und Ausgestaltung der Maßnahmen besonderes Augenmerk auf die Deckung der Mobilitätsbedürfnisse sowie der Transport- und Verkehrsnachfrage zu legen ist.

Weitere (inhaltliche) Anmerkungen:

Ein wesentliches Ziel der Konsultation ist die Identifizierung von Maßnahmenbereichen zum Schließen der Reduktionslücke bei den Treibhausgasen. Möglichkeiten werden noch gesehen:

Die Kreislaufwirtschaftsstrategie und verschiedene Maßnahmen werden zwar genannt. Deren Beitrag sollte aber auch künftig genauer in THG-Effekte branchenspezifisch quantifiziert werden. Verwiesen wird auf eine online verfügbare Studie in Deutschland: Modell Deutschland Circular Economy; Modellierung und Folgenabschätzung einer Circular Economy in 9 Sektoren in Deutschland: https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/MDCE_Modellierung.pdf

Der Bereich Narkosegase fehlt nach wie vor. Etwa ein Drittel der THG-Emissionen in Krankenhäusern können aus diesem Bereich stammen. Es gibt die Möglichkeit, F-Gase mit geringerem THG-Potenzial zu verwenden oder die Gase durch Aktivkohle zu binden bzw. später wieder auf zu bereiten. Siehe z.B.: <https://vorarlberg.orf.at/stories/3209494/>

Das Potenzial für Geothermie erscheint im NEKP unterschätzt worden zu sein (siehe Seite 79: Strom und Fernwärme aus Geothermie: Annahme 0 (!) TWh bis 2030).

Das Erneuerbaren Stromziel gem. EAG von 27 TWh bis 2030 wird auf +34 TWh erhöht (siehe Seite 74). Die zusätzlichen 7 TWh sollen im Wesentlichen durch PV und Wind erreicht werden. Schon das Ziel +27 TWh ist mit den Bundesländern (noch) nicht abgestimmt; ebenso wenig eine Erhöhung von 27 auf +34 TWh, welche auch als nicht realistisch eingeschätzt wird (bspw. unter Berücksichtigung der sozialen Akzeptanz von Windparkprojekten).

Die 100% Elektromobilität bei neuzugelassenen PKW und leichten Nutzfahrzeugen deutlich vor 2035 geht sowohl in zeitlicher als auch regulatorischer Sicht über EU-Vorgaben hinaus.

Ersatz von mindestens 80% des verbrauchten fossilen Wasserstoffs in der energieintensiven Industrie durch klimaneutralen Wasserstoff bis 2030 (EU-Ziel: Ersatz 42%) geht über die europäischen Zielvorgaben hinaus.

Nationale Gesetze (und Strategien) werden präjudiziert, obwohl es noch keine Einigung gibt bzw. wesentliche Inhalte noch unklar bzw. unbekannt sind (Erneuerbares Wärmeengesetz, Erneuerbares Gas-Gesetz, Erneuerbaren Ausbau-Beschleunigungsgesetz, Klimaschutzgesetz).

Die auf den Seiten 18-22 abgebildete Maßnahmentabelle differenziert nicht zwischen bereits gesetzten Maßnahmen (Erneuerbaren Ausbau-Gesetz, UVPG-Novelle, EU-Notverordnung) und offenbar geplanten Maßnahmen (Erneuerbaren Ausbau Beschleunigungs-Gesetz u.a.). Eine Differenzierung wäre hier dringend angeraten bzw. ist auch unklar, ob hier bspw. eine weitere UVPG-Novelle angesprochen ist.

In der Maßnahmenübersicht auf Seite 20/21 fehlt unserer Ansicht neben der Unterstreichung der Wichtigkeit des Ausbaus des Wasserstoffleitungsnetzes, welches insbesondere räumlich an die großen Industrieanwendungen in OÖ andocken muss, auch die Berücksichtigung eines eigenständigen „CO2-Netzes“.

Auf Seite 8 sollten unter „Kosten des Nichthandelns“ auch mögliche Kostenkategorien angeführt werden. Wenig bekannt ist etwa, dass sich auch die Kreditbonität der Republik verschlechtern könnte.

Auf Seite 29 wird nicht erwähnt, dass Bund und Länder - über den genannten Austausch hinausgehend - bei konkreten Maßnahmenbereichen auch in politisch vorabgestimmten Prozessen zusammenarbeiten (etwa Wärmestrategie). Derartige Prozesse waren ein Erfolgsfaktor bei der Konkretisierung von Klimaschutzmaßnahmen in den vergangenen Jahren.

Falls mit der Formulierung zum Netzentwicklungsplan (NEP) auf Seite 44: *„Der NEP enthält eine Auflistung bereits beschlossener Investitionen sowie Projekte, welche binnen der nächsten drei Jahre umzusetzen sind“* Vorhaben gemeint sind, die bspw. noch nicht rechtskräftig genehmigt sind, kann eine Umsetzung nicht erzwungen werden, sondern hängt diese mitunter von anderen Faktoren ab (Anträge für die Umsetzung der Vorhaben, Verfahrensdauern, Rechtsmittel etc.).

Die Klimaschutzziele des Bundes stellen auch die Krankenhäuser vor große Herausforderungen. Sie müssen beachtliche Investitionsmittel aufbringen, um Gebäude energetisch zu sanieren, Strom- und Wärmeversorgung auf erneuerbare Quellen umzustellen und nachhaltige Lösungen für das Raumklima einzuführen. Der Anteil des Gesundheitssektors am bundesweiten CO₂-Ausstoß ist nicht unbedeutend. Die Krankenhäuser als zentraler Teil der Daseinsvorsorge sind bereit ihren Beitrag auf dem Weg zu einem klimaneutralen Gesundheitswesen zu leisten. Im Rahmen des bisherigen Krankenanstaltenfinanzierungssystem sind dafür aber keinerlei finanzielle Möglichkeiten vorhanden.

Freundliche Grüße

Für das Land Oberösterreich:

Mag. Josef Morbitzer

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, führen Sie bitte das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.