

**Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen
Konsultation zum Integrierten nationalen
Energie- und Klimaplan (NEKP) für Österreich –
Periode 2021-2030**

Stellungnahme von

Marlene Buchinger, MSc.

Chief Climate Officer, Buchinger|Kuduz

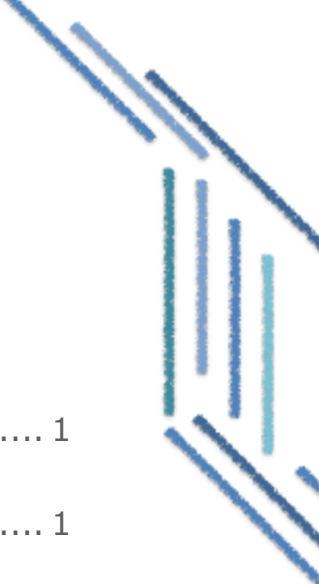
Ratgeberinnenkreis:

Michaela Atzenhofer

Dr. Mario Buchinger

INHALT

Ausgangslage.....	1
Vorgehensweise.....	1
Autorin und Ratgeberinnenkreis	2
Stellungnahme Energie und Effizienz	3
Stellungnahme Mobilität.....	11
Stellungnahme Landwirtschaft und Boden	17
Stellungnahme Abfallwirtschaft	20



AUSGANGSLAGE

Die EU-Verordnung über die Governance betreffend Energieunion und Klimaschutz sieht einen integrierten nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) an die Europäische Kommission vor. Die aktuelle österreichische Bundesregierung hat sich im Regierungsprogramm das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2040 gesetzt. Die notwendigen Maßnahmen und Rahmenbedingungen finden sich im NEKP in den fünf Zieldimensionen:

Zieldimension 1: Dekarbonisierung

Zieldimension 2: Energieeffizienz

Zieldimension 3: Sicherheit der Energieversorgung

Zieldimension 4: Energiebinnenmarkt

Zieldimension 5: Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit

Der NKEP befindet sich derzeit in der Konsultationsphase von Interessenträgern, einschließlich der Sozialpartner, und Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft sowie der Öffentlichkeit.

VORGEHENSWEISE

Im Wesentlichen sind im NKEP viele notwendige Maßnahmen aufgelistet um die Verschlechterung durch die Klimakrise einzudämmen und Anpassungen an die veränderten Bedingungen auf den Weg zu bringen. Es wird sich allerdings zeigen, ob es sich nur Lippenbekenntnisse handelt oder ob die notwendigen politischen Rahmenbedingungen seitens der Regierung tatsächlich gesetzt werden.

In diesem Zusammenhang bringt die Autorin dieser Stellungnahme Anmerkungen und Vorschläge ein, wie der NKEP ergänzt werden könnte ist bzw. welche Punkte nicht klar erschienen.

AUTORIN UND RATGEBERINNENKREIS

Marlene Buchinger, B.A., MSc., geb. 1981, wohnhaft in Leutasch

Marlene Buchinger hat nach dem Bachelorstudium für Business Management, das Masterstudium „Renewable Energy in Central and Eastern Europe“ an der TU Wien abgeschlossen. Nach Stationen in der österreichischen Bauindustrie arbeitete sie bei Projektentwicklern für erneuerbare Energie in Deutschland. Zuerst im Bereich Forschung und Entwicklung, später war sie für die Planung und Umsetzung von Windenergieparks in Großbritannien zuständig. Es folgten Projekte u.a. für Photovoltaik, Geothermie und Wasserstoff in Deutschland, Österreich und Kroatien. Ab 2014 baute Marlene Buchinger das Unternehmen Buchinger|Kuduz mit auf und spezialisierte sich auf die Themen Klimatransformation und Nachhaltigkeit. Sie ist zertifizierte CSR-Managerin und Absolventin des „Climate Ambition Accelerator“ Programms der Vereinten Nationen.

Michaela Atzenhofer, geb. 1995, wohnhaft in Mils in Tirol

Michaela Atzenhofer ist seit sieben Jahren bei den Innsbrucker Immobilien beschäftigt. Sie arbeitet im Bereich Baucontrolling und ist seit 2020 Betriebsratsvorsitzende. Im Jahr 2020 begann sie zudem Rechtswissenschaften an der Universität Innsbruck zu studieren.

Mit dem Interesse am Klimaschutz, stieg ihr Bewusstsein über die Folgen der Klimakrise. Deshalb engagiert sie sich seit April 2022 bei Fridays For Future Innsbruck.

Dr. Dipl.-Phys. Mario Buchinger, geb. Kuduz, 1975, wohnhaft in Leutasch

Mario Buchinger hat an der Universität Göttingen Physik studiert, dort in Astrophysik diplomiert und in Materialphysik promoviert. Im Anschluss war er über 10 Jahre als Angestellter und leitende Führungskraft bei großen deutschen Industrieunternehmen tätig (Daimler AG und Robert Bosch GmbH) und hat weltweite Verbesserungsprojekte geleitet. Im Jahr 2014 gründete Mario Buchinger in Österreich das Unternehmen Buchinger|Kuduz, welches Konzerne, Mittelstandsunternehmen und Behörden bei der Veränderung und Weiterentwicklung ihrer Strategien und Prozesse begleitet. Zu den Kunden gehören u.a. Unternehmen wie Palfinger, Strabag, Siemens und die Raiffeisen Bank International sowie die deutsche Bundesagentur für Arbeit. Buchinger|Kuduz ist Mitglied im UN Global Compact, der weltgrößten Initiative für Nachhaltigkeit in der Wirtschaft.

STELLUNGNAHME ENERGIE UND EFFIZIENZ

„Energy Efficiency First“-Prinzip

[Das Energy Efficiency First Prinzip, also Energieeinsparung und Effizienz an erster Stelle stehen müssen, ist zu begrüßen. Dennoch wird dieses Prinzip im NEKP nicht überall stringent berücksichtigt.]

z.B. S. 12 Sozioökonomischer Kontext: Den potenziell nachteiligen sozialen Folgeerscheinungen der Energiekrise muss mit treffsicheren Maßnahmen begegnet werden. Die österreichische Bundesregierung sowie auch die Bundesländer haben daher seit dem Frühjahr 2022 vielfältige Initiativen ergriffen, um die Betroffenheit privater Haushalte sowie auch der Wirtschaft von den stark gestiegenen Energiepreisen effektiv abzufedern. Diesen Notfallmaßnahmen müssen in den nächsten Jahren jedoch effektive und wirkungsvolle Schritte folgen, die auf eine langfristige Diversifizierung, Effizienzverbesserung und Dekarbonisierung des Energiesystems abzielen.

[Hier steht die Effizienzverbesserung an zweiter Stelle. Im nachfolgendem Absatz wurde die Reihung korrekt umgesetzt.]

z.B. Zieldimension 1: Dekarbonisierung – Treibhausgasemissionen: Der Hauptfokus der Maßnahmensetzungen bis 2030 liegt in der Ausweitung des Anteils erneuerbarer Energie und einer Verbesserung der Energieeffizienz in den wesentlichen Verursachersektoren ...

[Siehe oben.]

z.B. S. 87, letzter Absatz - Die Bundesregierung setzt sich daher die folgenden Ziele ...

[Hier steht „Effiziente und sorgsame Nutzung von Energie“ erst an dritter Stelle.]

z.B. S. 147, 2. Absatz: Um der aktuellen Energiekrise bestmöglich zu begegnen und gleichzeitig die Weichen für die Erreichung der Energie- und Klimaziele zu setzen, ist neben einem raschen Ausbau erneuerbarer Energieversorgung und der Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen auch eine Neuausrichtung von Importstrategien, insbesondere bei Gas, erforderlich.

[Siehe oben.]

S. 50 - Klimaschutzgesetz

Nicht zuletzt als Konsequenz der starken Diversifizierung der Zuständigkeiten in Angelegenheiten der Klimapolitik wurde 2011 ein Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) geschaffen. Eine Novellierung des Gesetzes für die Periode 2021 bis 2030 ist gemäß Regierungsprogramm vorgesehen.

[Das alte KSG ist bereits vor etwa 900 Tagen ausgelaufen. Eine Novellierung (einschließlich der Definition sektoraler Treibhausgas-Einsparungsziele) für die Periode 2021 bis 2030 ist in der zweiten Jahreshälfte 2023 mehr als überfällig.]

Unterschiedliche Mengenangaben für Zielsetzung Grünes Gas

S. 20: *Mind. 7,7 % Anteil für grünes Gas bis 2030*

S. 154: *Im Jahr 2030 sollen dem Gas in Österreich mindestens 7,7 % Grüngas beigemischt sein.*

S. 75 b) *Erneuerbare Gase - Österreich hat sich im Bereich erneuerbare Gase ambitionierte Ziele gesetzt. Bis 2030 soll der Absatz von erneuerbarem Gas am österreichischen Gasmarkt auf 9,75 % bzw. mind. 7,5 TWh erhöht werden.*

[Hier ist nicht klar woher diese unterschiedlichen Zahlen kommen.]

S. 20, S. 75, S. 88, S. 154 – Grünes / erneuerbares Gas

Mind. 7,7 % Anteil für grünes Gas bis 2030 bzw. Erhöhung der jährlichen Mengen an national produziertem erneuerbarem Gas auf mindestens 7,5 TWh bis 2030. Bis 2040 ist eine Versorgung mit erneuerbarem Gas sicherzustellen.

[Das klare Bekenntnis, dass fossiles Gas im Gebäudebereich keine Option ist, wurde seitens der österreichischen Regierung gemacht (Ausstieg aus dem fossilen Erdgas bis 2040, S. 19). Nach vielen Gesprächen mit Bürger:innen und Unternehmen:innen entsteht allerdings nicht der Eindruck, dass diese Erkenntnis bei den Betroffenen angekommen ist.

Zudem fehlt die klare Kommunikation über die schwierige Versorgung mit erneuerbarem Gas. Im Jahr 2021 lag der Anteil an grünem Gas bei 1,5 % (siehe Abbildung 5: Erzeugungsstruktur der erneuerbaren Energien 2021 in Prozent, S. 38). Selbst wenn dieser Anteil im Jahr 2030 auf die genannten 7,7 % erhöht werden kann, bedeutet es, dass weiterhin 92,3 % fossiles Erdgas zur Anwendung kommt.

Dass binnen der nachfolgenden zehn Jahre (2030-2040) die Erzeugung von grünem Gas soweit gestärkt bzw. der Verbrauch gesenkt werden kann, um damit die 100%ige Versorgung mit grünem Gas zu sichern, kann auf Basis der genannten Maßnahmen nicht abgeleitet werden.

Lokal vorhandene biogene Reststoffe, die keiner anderen stofflichen Verwertung mehr zugeführt werden können, in Biogas zu verwandeln ist sinnvoll und nötig, wird aber in der benötigten Menge nie eine Alternative werden.

Dementsprechend müssten bereits ab 2030 entsprechende Mengen an grünem Gas von anderen Ländern eingekauft werden, welche vor ähnlichen Problemen wie Österreich stehen. Diese Nachfragesteigerung wird entsprechend die Preisentwicklung beeinflussen. Oder es müssten im Gegenzug die entstehenden Emissionen kompensiert werden, was ebenso massive Kosteneffekte haben wird.

Dementsprechend ist seitens der Politik das klare Bekenntnis nötig, dass der Verbrauch von fossilem Gas schnellstmöglich in allen Sektoren beendet werden muss. Entsprechende Maßnahmen sind besonders bei den Staatsbeteiligungen zu setzen, denn Neuinvestitionen in neue Kohle- und Öl-Infrastrukturen widersprechen allen im NEKP genannten Grundsätzen. Beispielsweise muss die Republik Österreich als Mehrheitseigentümerin der OMV Investitionen, wie das Erdgasprojekt Neptun, stoppen.

Langfristig muss eine Strategie für das Deinvest fossiler Infrastruktur vorbereitet und umgesetzt werden, da das Platzen der „Carbon Bubble“ immer wahrscheinlicher wird. Wenn plötzlich eine große Menge an Investoren fossile Assets abstößt, folgt ein Dominoeffekt mit Folgen für den Staat, Anleger:innen und staatliche Investoren, wie Pensionsversicherungen.

Zudem muss schnellstmöglich kommuniziert werden, welche finanziellen Auswirkungen EU ETS2 auf die Verbraucher:innen und Unternehmen haben wird.

Es entsteht beim Thema „grünes Gas“ immer wieder der Eindruck, dass wir an bestehenden Verhaltensmustern und Strukturen nichts ändern müssten. Dieser Eindruck ist falsch. Die meisten Prozesse, die heute mit Gas laufen, können aufgrund zu geringer Verfügbarkeit von grünem Gas nicht einfach substituiert werden. Daher müssen viele Abläufe in ihrer grundsätzlichen Art und Weise transformiert werden. Grünes Gas ist und bleibt ein seltener und lokaler Anwendungsfall für Vorgänge, die nur verbrennungsbasiert möglich sind.]

S. 77, S. 125: Außerdem soll kein weiterer Ausbau des Gasnetzes zur Raumwärmeversorgung stattfinden.

[Siehe vorheriger Punkt. Wie kann auf Landesebene sichergestellt werden, dass kein weiterer Ausbau stattfindet und sich sogar das Geschäftsmodell der landeseigenen Energiegesellschaften massiv ändern muss? Wie wird in den Landesgesellschaften das klare Bekenntnis erreicht, dass fossiles Gas keine Zukunft hat und Biogas bzw. grünes Gas knapp sind?

Wie und vor allem wann wird den Verbraucher:innen, die noch im Gasnetz bleiben, offen gelegt welche Kosten auf sie zukommen? Denn durch die zunehmende Elektrifizierung müssen immer weniger Nutzer:innen für die Kosten des Gasnetzes aufkommen und gleichzeitig die Mehrkosten für fossile Energieträger stemmen. Es ist davon auszugehen,

dass die Energiepreise am Markt perspektivisch nicht mehr auf die vorherigen Niveaus sinken werden. Zusätzlich wird die notwendige CO₂-Bepreisung im Rahmen von EU ETS 2 die Verbraucher:innen belasten. Diese Information muss rasch über alle verfügbaren Kanäle bereitgestellt werden.]

S. 20, S. 75, S. 88, S. 155 – Grüner Wasserstoff

- *1 GW Elektrolysekapazität bis 2030 zur Produktion von erneuerbarem Wasserstoff*
- *Ersatz von mind. 80 % des Verbrauchs von fossil erzeugtem Wasserstoff in der energieintensiven Industrie durch klimaneutralen Wasserstoff bis 2030*

[Hier fehlt die Einordnung der Dimensionen zum besseren Verständnis des Ist-Zustandes und der notwendigen Entwicklungen.

Die derzeitige Elektrolysekapazität in Österreich liegt im unteren zweitstelligen Megawattbereich (< 20 MW). Eine Anlage mit 60 MW ist derzeit im Burgenland in Umsetzung und soll 2030 in Vollbetrieb gehen. Die bisher größte Anlage hat eine Kapazität von 6 MW. (Quelle: <https://www.energate-messenger.at/news/224059/oesterreich-bekommt-groessten-elektrolyseur-europas>)

Laut dem NIP (Integrierter österreichischer Netzinfrasturplan, S. 81 f., ergeben die berücksichtigten Elektrolysemengen und -Leistungen mit Fertigstellung bis 2030 nur kumulierte Kapazitäten von 591 MWel. Wie kann diese Lücke bei der Erzeugungsleistung (> 400 MW bzw. 40 % des gesetzten Ziels) geschlossen werden, zumal die Vorlaufzeiten entsprechend lang sind?

Die österreichische Industrie setzt derzeit 140.000 Tonnen grauen (aus fossilen Quellen erzeugten) Wasserstoff pro Jahr ein (Quelle: <https://www.energyagency.at/herausforderungen/gruener-wasserstoff>). Wenn man im Jahr 2030 80 % davon ersetzen möchte, wären 112.000 Tonnen zu ersetzen. Dem NIP ist zu entnehmen, dass die bis zum Jahr 2030 geplanten Elektrolyseleistungen (591 MW) etwa 2 TWh Wasserstoff erzeugen können. Dies entspricht umgerechnet etwa 60.000 Tonnen Wasserstoff, also etwas mehr als der Hälfte des Zielwertes. Wie kann diese Lücke zum Zielwert geschlossen werden oder wurde hier bereits mit Importen gerechnet?

Diese Mengen und die entsprechend knappe Verfügbarkeit von Wasserstoff, müssen besser öffentlich kommuniziert werden. Die begleitende Bewusstseinsbildung für Menschen für u.a. folgende Faktoren ist essentiell, um ein Umdenken in Gang zu setzen:

- Generelle Knappheit von Energie
- Die Anwendungsgebiete von Wasserstoff und grünen bzw. biogenen Gasen vorrangig in „hard-to-abate“ Sektoren (z.B. Industrie, große Energieerzeuger)
- Die Nichtverfügbarkeit dieser Stoffe für Verbrennungsprozesse (sowohl im thermischen Bereich als auch im Individualverkehr)

- Die verbundenen Kosten (Herstellung, CO₂-Bepreisung, Netzkosten, etc.)]

Wie bei grünem Gas entsteht beim Thema Wasserstoff ebenfalls der Eindruck, dass es das Wundermittel gegen jede Veränderung ist. Wasserstoff ist ein wichtiger Energieträger im Transformationsprozess. Aber er wird nicht einfach als Substitut für alte Anwendungen geeignet sein. Auch hier werden viele Abläufe und Vorgänge grundsätzlich verändert werden müssen.]

S. 40 – Erneuerbare Gase

- *Rechtliche Ermöglichung des Betriebs von Elektrolyseanlagen durch die Netzbetreiber:innen zur Unterstützung des Stromsystems und der Sektorintegration im EIWOG.*

[Werden perspektivisch auch Möglichkeiten für den Betrieb von kleinen Elektrolyseanlagen (< 50 kW) vorgesehen, die nicht von Netzbetreiber:innen errichtet werden? Diese Anlagen können zur Netzstabilität beitragen und lokal erneuerbare Energien speicherbar machen. Wenn allerdings die Genehmigungsbedingungen von Großanlagen angesetzt werden, werden solche Installationen nicht im notwendigen Ausmaß umgesetzt werden.]

S. 41 – Erneuerbare Gase / Wasserstoffbeimischung

- *Befreiung von Netzentgelten bei der Entnahme von Gas aus dem Gasnetz zum Zwecke der Vermischung mit Wasserstoff und anschließender erneuter Einspeisung ins Netz.*

[Die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme ist fraglich, denn selbst wenn perspektivisch 20 % grüner Wasserstoff beigemischt werden könnte, bedeutet das im Umkehrschluss, dass 70-80 % fossiles Methan (je nach weiterem Anteil Biogas oder grünes Gas) im Netz sind.

Zudem sind alle Endgeräte auf ihre Wasserstofftauglichkeit zu prüfen. Da Wasserstoff ein hoch flüchtiges und gleichzeitig hochpotentes Treibhausgas ist, ist die Beimischung im konventionellen Gasnetz als kritisch zu betrachten, da Leckagen besonders fatale Auswirkungen haben. Dazu kommt die Gefahr von Wasserstoffversprödung, wenn Materialien nicht für Kontakt mit Wasserstoff ausgelegt sind. Dies kann zu Schäden an Infrastrukturen führen, wodurch Wasserstoff unkontrolliert emittieren und zu Knallgasreaktionen oder gefährlichem Materialversagen führen kann.

Dazu kommt, dass Wasserstoff in absehbarer Zeit nicht in ausreichender Menge vorhanden sein wird (siehe NEKP, siehe NIP) und eine eigene Infrastruktur errichtet wird. Daher ist die Beimischung im normalen Gasnetz keine zukunftsfähige Technologie, die gefördert werden sollte, da sie die fossile Infrastruktur weiterhin unterstützt und somit die notwendigen Veränderungen hinsichtlich der Klimakrise behindert.]

S. 21., S. 44, S. 69, S. 91, S. 92, S. 175, S. 176 Erneuerbare Energien und mehr Flexibilität / Speicher

- *Forschungsschwerpunkte, Förderungen und andere Anreize, um Flexibilitätsoptionen für das Stromsystem aufzubauen: Energieeffizienz, Batterien, thermische Speicher, Pumpspeicher, Lastverschiebung / -management, Demand Response, Elektrolysen, Netzmodernisierung und Netzausbau*
- *Investitionen in Speicher: An den erhöhten Bedarf angepasste Investitionen in die Speicherinfrastruktur sowie Belohnung von Speichern für Systemdienlichkeit*

[Der Fokus auf den Ausbau von diversen Speichertechnologien für unterschiedliche Szenarien (kurz-, mittel-, langfristig) ist essentiell für die langfristige Energiesicherheit in Österreich. In diesem Bereich ist unbedingt noch eine nähere Definition der „systemdienlichen“ Speicher nötig. Die Anwendungsgebiete reichen von Batterien, thermischen Speicher, Pumpspeicher, über Lagerstätten für Wasserstoff bzw. Biomethan bis hin zu mobilen Speichern (Vehicle to Grid – Stichwort bidirektionales Laden).]

S. 181 - ii. Maßnahmen zur Erhöhung der Flexibilität des Energiesystems in Bezug auf erneuerbare Energie, etwa intelligente Netze, Aggregation, Laststeuerung, Speicherung, dezentrale Erzeugung, Mechanismen für die Einsatzplanung, Redispatch und Einspeisebeschränkung von Erzeugungsanlagen sowie Preissignale in Echtzeit, einschließlich der Einführung von Intraday-Marktkopplung und Mehrländer-Ausgleichsmärkten

- *Rechtsrahmen für die Flexibilitätsbeschaffung durch Netzbetreiber, um neben dem Netzausbau auch die Nutzung vorhandener Netzkapazitäten zu optimieren.*

[Diese Maßnahme muss so gestaltet sein, dass die EVUs bzw. Netzbetreiber nicht die Möglichkeit bekommen erneuerbare Energieanlagen leichter „abzuwerfen“ und dies schlichtweg mit Netzstabilisierung oder Flexibilität begründen.]

S. 88: Reduktion der Importabhängigkeit bei Komponenten und Technologien für die Energiewende

[Wie soll dies sichergestellt werden? Die Formulierung beschreibt ein angestrebtes Ergebnis, jedoch nicht einen angestrebten Zielzustand oder mögliche Maßnahmen.]

S. 93: v. Nationale Ziele (wenn gegeben) zum Schutz der Energieverbraucherinnen und -verbraucher sowie zur Verbesserung des Wettbewerbs bei Energiehandelsunternehmen

[Die Beispiele für die Verbesserung von Transparenz und verbesserte Kund:innen-Rechte sind sehr zu begrüßen. Eine wichtige Maßnahme ist auch, dass verpflichtend die Ladestrommenge bei E-Ladesäulen abgerechnet wird. Die Berechnung über die Standdauer verzerrt den Wettbewerb. Denn kein normaler Tankstellenbetreiber käme auf die Idee nach der Verweildauer an der Tankstelle anstatt von Litern abzurechnen. Tesla bietet die Abrechnung nach Leistungsmenge (kWh) seit 2016 an. Ein Preisstaffelung je nach Ladeleistung (kW) ist sicherlich möglich. Ebenso ist es praktikabel eine Strafgebühr zu verlangen, wenn die Ladestation zu lange belegt wird.

Bei der Vergleichbarkeit von Strompreisen herrscht noch Nachbesserungsbedarf, denn durch diverse Rabatte und Aktionen fällt es schwer, den Preis zu vergleichen. Der e-Control Tarifikalkulator ist eine gute Maßnahme (<https://www.e-control.at/tarifkalkulator#/>). Aber Menschen, die nicht digitalaffin sind oder die deutsche Sprache nicht so gut beherrschen, werden bei vielen Angeboten diskriminiert.

Zudem ist die Preisbildung der EVUs (eigene Produktion, gehandelte Mengen über OTC oder EEX Spotmarkt) nicht transparent. Preissenkungen werden erst verzögert und/oder auf Druck von Klagen der Arbeiterkammer an die Kund:innen weitergegeben.]

S. 166 Tabelle 16: Emissionsreduktionsverpflichtungen gemäß NEC-Richtlinie für Österreich

[Österreich setzt auf den Ausbau von Biomasse, vor allem im Bereich der Gebäudewärme. Die Zunahme solcher Öfen wird zu einem Anstieg an Emissionen, wie Stickoxide und Feinstaub, führen (siehe auch Folgenabschätzung Erneuerbare Wärme Gesetz). Können unter den angenommenen Veränderungen durch das EWG die Emissionsreduktionsverpflichtungen gemäß NEC-Richtlinie eingehalten werden?]

S. 167 - iv. Maßnahmen und Zeitplan für phase-out von Energieförderungen, insbesondere von Förderungen zugunsten fossiler Energieträger, falls anwendbar

Ein jährlicher Report zum Stand der klimakontraproduktiven Maßnahmen wird beginnend mit dem Jahr 2023 vom Bundesministerium für Finanzen im Rahmen der Klima- und Umweltbeilage (KUB) zum Bundesvoranschlag vorgelegt. Zu Erstellung dieses Reports können, sofern methodisch nachvollziehbar, bereits bestehende Analysen zu kontraproduktiven Maßnahmen herangezogen werden. Ziel ist es, durch einen schrittweisen Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen zum Zieljahr 2030 einen Treibhausgasreduktionseffekt von mindestens 2 Mio. t CO₂-Äquivalent pro Jahr zu erreichen. Als Basisjahr wird das Emissionsjahr 2022 herangezogen. Der interministerielle Prozess und

die Fortschritte zur Einhaltung dieses Ziels werden vom Bundesministerium für Finanzen im Rahmen der KUB dargestellt.

[Diese Maßnahme ist überfällig und wird sehr begrüßt. Die Offenlegung der jährlichen klimaschädlichen Subventionen mit Art und Höhe der Subvention, sowie der gewährende Stelle ist unbedingt notwendig. Zudem muss ein Maßnahmenplan samt konkreter Zeitplanung zum Abbau dieser Subventionen erstellt werden. Es kann nicht sein, dass wir uns angesichts der Klimakrise falsche Lenkungssignale in Milliardenhöhe leisten. Siehe dazu auch den Bereich Mobilität / Dieselprivileg.

Wie wird dieser Report auf Länderebene angewandt bzw. auf die noch granularere Ebene von Gemeinden bzw. Städten heruntergebrochen?]

STELLUNGNAHME MOBILITÄT

S. 14, 2. Absatz

Gleichzeitig sind Maßnahmen zu treffen, die eine Deckung der Energie- und Mobilitätsbedürfnisse ermöglichen. Die langfristige „Dekarbonisierung“ muss somit bestmöglich einerseits als konsequente Antwort auf die geopolitischen Veränderungen und andererseits im Sinne der ökosozialen Marktwirtschaft – somit wirtschaftlich, ökologisch und sozial – genutzt werden. Die Umsetzung der langfristigen Ziele muss in einer Weise gestaltet werden, dass daraus ein wirtschaftlich, ökologisch und sozial höchst erfolgreiches Modell einer ressourceneffizienten und resilienten Wirtschaft resultiert. Dazu müssen bereits in der Perspektive bis 2030 alle relevanten Vorkehrungen getroffen und „stranded costs“ bzw. „lock-in“-Effekte vermieden werden. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Transformation unter Einhaltung des Zieles nachhaltiger, geordneter öffentlicher Haushalte und auf Grundlage der Wirkungsorientierung des Mitteleinsatzes erfolgt.

[Dieser Ansatz ist sehr zu begrüßen, bedeutet aber im Umkehrschluss, dass Technologien wie e-Fuels in der Breite nicht zur Anwendung kommen. Das ist von Seiten der Wissenschaft schon lange klar, nur sollte dieses Wissen auch führenden Politiker:innen vermittelt werden. Vgl. Karl Nehammer, Rede „Zur Zukunft der Nation – Österreich 2030“, O-Ton „Auch ich werde mich dagegen aussprechen, den Verbrennungsmotor zu verbannen“ bzw. Österreich sei das „Autoland schlechthin“, 10. März 2023].

S.65, S. 101 - Wesentliche Handlungsbereiche zur Zielumsetzung - Mobilität

Der Verkehr ist mit einem Anteil von rund 44% der Gesamtemissionen (außerhalb des Emissionshandels) derzeit der emissionsstärkste Sektor. Strategischer Ansatz Österreichs für die Erreichung einer emissionsarmen Mobilität der Zukunft ist das Prinzip Vermeiden (von nicht unbedingt erforderlichen Verkehren), Verlagern (auf effiziente Verkehrsträger) und Verbessern (der eingesetzten Technologien). Damit wird ein Pfad eingeschlagen, der mit dem im Regierungsprogramm verankerten Ziel einer fossilfreien Mobilität bis 2040 kompatibel ist und Österreich als Vorreiter in der Elektromobilität und beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs positioniert.

[Dieser Ansatz und die genannten Prinzipien sind zum Erreichen der Klimaziele unbedingt notwendig und begrüßenswert. Leider sind die Aussagen nicht kompatibel mit den Aussagen führender Politiker:innen. Hier ist besonders Herr Nehammer, Bundeskanzler und Regierungschef zu nennen, dessen Partei ÖVP das Regierungsprogramm und damit das Ziel Klimaneutralität 2040 ausverhandelt hat.

Unter „Vermeiden“ bzw. „Verbessern“ kann auch die Reduktion des Energieverbrauchs durch folgende Maßnahmen fallen.

- **Ausweitung der Vignettenpflicht auf vielbefahrenen Bundesstraßen.** Diese Maßnahme würde vor allem für die Tiroler Seitentäler viel bringen, da dort viele Autofahrende die Vignettenpflicht im Inntal umgehen (z.B. Achensee Bundesstraße, Zirler Berg, Fernpass).
- **Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen**
- **Tempolimit von 80 km/h auf Bundesstraßen**
- **Tempolimit von 30 km/h im Ortsgebiet, evtl. mit Ausnahme von Vorrangstraßen**
- **Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen um klimabedingte Temporeduktionen einfach umsetzen zu können.**

Seitens des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) muss die rechtliche Möglichkeit in der STVO geschaffen werden, dass die Städte und Gemeinden in ihrem Ortsgebiet die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit selbst vornehmen können. Immer mehr Bürgermeister möchten diese Möglichkeit in Anspruch nehmen. (Quelle: <https://www.derstandard.at/story/2000145770339/mehr-als-100-gemeinden-und-staedte-fordern-tempo-30>)

Seitens des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) muss die rechtliche Möglichkeit in der STVO geschaffen werden, dass die Landesverwaltungen die Möglichkeit bekommen auf Bundes- und Landesstraßen in ihrem Gebiet die Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen. Dass derzeit nur die Möglichkeit besteht aus verkehrstechnischen Gründen Straßenabschnitte zu begrenzen, behindert rasch nötige klimarelevante Anpassungen umzusetzen.

Die Autorin hat versucht auf einem Straßenabschnitt der B177 in Tirol für einen etwa 500 m langen Abschnitt eine Veränderung zu bewirken. Auf der gegenständlichen Strecke (B177 Richtung Deutschland, nach Abfahrt Auland) wird das Tempo zuerst auf 60 km/h reduziert, dann für etwa 500 m wieder auf 80 km/h erhöht um anschließend wieder mehrere Kilometer lang auf 60 km/h reduziert zu werden. Zudem führt der entsprechende Abschnitt bergauf, wodurch zusätzliche, unnötige Emissionen verursacht werden. Diverse Diskussionen mit dem Zuständigen des Amtes der Tiroler Landesregierung konnten keine entsprechende Lösung bringen, da die klimarechtliche Grundlage fehlt.

Dass die Temporeduktion mit positiven Effekten, wie der Reduktion von Treibstoffverbrauch und damit einhergehend Emissionsreduktionen, der Reduktion von Reifenabrieb und weniger Lärm einhergeht, hätte mit einem extra zu beauftragenden Gutachten nachgewiesen werden müssen, obwohl diese Aspekte

evident sind. Dementsprechend ist die Ergänzung der STVO für diese Möglichkeiten umgehend umzusetzen.

- **Zudem ist die Ausnahme vom IG-L für Elektrofahrzeuge zu beenden. Auch Elektrofahrzeuge benötigen bei höherer Geschwindigkeit mehr Energie, selbst wenn diese nicht aus fossilen Quellen erzeugt wurde.**

Die Autorin hat dazu bereits im Jahr 2018 an die damalige Bundesministerin Köstinger geschrieben, dass diese Maßnahme nicht sinnvoll ist. Denn der Straßenverkehr lässt sich vereinfacht wie ein Mehrteilchensystem in der Physik in zwei Dimensionen beschreiben: Jedes dieser Teilchen bewegt sich mit einer individuellen Geschwindigkeit. In solchen Systemen weiß man, dass mit zunehmenden Deltas der individuellen Geschwindigkeiten die Staueffekte zunehmen. Oder anders gesagt bei ähnlich schnellen Fahrzeugen (z.B. 80 oder 90 km/h für LKWs und 100 bis 110 km/h für PKWs) sind die Deltas der Geschwindigkeiten und damit die Stauanfälligkeit geringer.

Höhere Geschwindigkeiten führen also in den meisten Fällen nicht zu einer Zeitersparnis, sondern sogar zu einer längeren Fahrdauer, da die Staubildung zunimmt. Abgesehen davon steigt die Unfallgefahr. Zudem sind die meisten Autofahrer:innen nicht in der Lage ein E-Fahrzeug von einem konventionellen Fahrzeug zu unterscheiden. Wenn Ausnahmen für einen kleinen Anteil an Fahrzeugen gemacht werden, werden auch andere Fahrer:innen motiviert schneller als erlaubt zu fahren. Besonders kann es bei Fahrer:innen von Fahrzeugen mit (Plug-In)-Hybridmotoren der Fall sein, die diese Gesetzesänderung ungerechtfertigt zu ihren Gunsten auslegen. Durch die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen LKW, Autos mit Verbrennungsmotoren und E-Fahrzeugen resultieren größere Abbrems- und Beschleunigungsbewegungen aller Beteiligten. Damit wird im Endeffekt mehr Kraftstoff verbraucht und der Emissionsausstoß steigt unverhältnismäßig.

- **Ein weitere essentielle Maßnahmen ist die Schaffung von Rahmenbedingungen für bidirektionales Laden von E-Fahrzeugen. Damit können Herausforderungen bei der Integration von erneuerbaren Energien im elektrischen Netz sowie die Nutzung von zusätzlichen Speicherkapazitäten geschaffen werden.]**

S. 111 f. - Aktive Mobilität bzw. S. 121 - Weitergehende gesetzliche Verankerung von Klimaschutz im Verkehrssektor

- *Weiterentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen, um einfacher aktiv mobil zu sein.*
- *Zukunftsweisende Formen der Verkehrsberuhigung*
- *Förderung nachhaltiger urbaner Mobilitäts- und Logistikpläne (SUMP/SULP)*
- *(Kfz-)verkehrsvermeidende Grundsätze in der Raumordnung stärker verankern*

[Diese Punkte werden sehr begrüßt, denn sie sind der Dreh und Angelpunkt aktiver, menschenzentrierter Mobilität. Derzeit wird die Verkehrsplanung und viele damit zusammenhängende Punkte, wie die Gestaltung öffentlicher Flächen, dem ineffizienten und klimaschädlichen Verkehrsmittel Auto ungeordnet.

Es geht bei der zukunftsfähigen Verkehrsplanung darum, wie beispielsweise in den Niederlanden, eine Gleichberechtigung verschiedener Verkehrsteilnehmer zu schaffen oder ggf. sogar das Auto zu depriorisieren. Damit lassen sich verschiedene positive Aspekte (weniger Lärm und Schadstoffe, weniger versiegelte Flächen, mehr Verkehrssicherheit vor allem für Kinder, mehr körperliche Bewegung) umsetzen.]

S. 113 f. - Flotteneffizienz – Energiewende im Straßenverkehr

- *Ökologisierung des Pendlerpauschales: systematische Analyse und erneute Bewertung von Modellvorschlägen unter Berücksichtigung infrastruktureller Verbesserungen*
- *Konzeptionelle Überlegungen zur Sachbezugsbesteuerung von Dienstwägen*
- *Wiederkehrende Evaluierung der Ausgestaltung der KFZ Zulassungssteuer (Normverbrauchsabgabe) hinsichtlich ökologischer Lenkungswirkung (Anpassung an die sich ändernden Rahmenbedingungen)*

[Diese Punkte werden sehr begrüßt, denn sie haben eine hohe Lenkungswirkung.

Den „konzeptionellen Überlegungen zur Sachbezugsbesteuerung von Dienstwägen“ müssen auch konkrete Änderungsmaßnahmen folgen. Beispielsweise kann die Besteuerung an ökologische Kriterien (z.B. kein THG-Ausstoß im Fahrbetrieb, Berücksichtigung des Gesamtgewichts des Fahrzeuges) sowie soziale Kriterien (z.B. höhere Freibeträge bei niedrigen Gehältern) geknüpft werden.

Zudem ist das Dieselprivileg unbedingt abzuschaffen. Dass Dieselkraftstoff steuerlich gegenüber Benzin begünstigt ist, ist ein Relikt aus dem letzten Jahrtausend.

Durch die Abschaffung des Dieselprivilegs entsteht über Preiseffekte eine Lenkungswirkung – ähnlich den Preiserhöhungen im Energiesektor durch den Ukrainekrieg. Höhere Preise reduzieren die Nachfrage, zumal ein großer Teil der Verkehrszunahme innerösterreichisch ist. Außerdem würde die Preiserhöhung zu einer Angleichung an die Preisstrukturen der umliegenden Länder führen und damit den Tanktourismus – besonders im Transitverkehr – in einem gewissen Maß eindämmen. Dies führt im nächsten Schritt zu einer verbesserten Treibhausbilanz und erhöht die Attraktivität des Schienenverkehrs.]

S. 115 - Güterverkehr auf der Schiene

- *Steigerung des Modal Splits der Schiene*

[Was ist der Basiswert und welche Zielwerte werden wann angestrebt?]

S. 32 und S. 116 f. - Luftfahrt

- *In Umsetzung des Regierungsprogramms durch das Konjunkturstärkungsgesetz 2020 wurde die Flugabgabe ökologisiert. Sie beträgt für Ultrakurzstreckenflüge (weniger als 350 km) 30 Euro pro Flugticket. Die Abgabe soll einen Anreiz schaffen, für kurze Strecken auf klimafreundlichere Wege (insb. Bahnreisen) umzusteigen.*
- *Roadmap für die Einführung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) in und aus Österreich: Als zentrale Maßnahme zur Dekarbonisierung der Luftfahrt definiert die Luftfahrtstrategie 2040+ den gesteigerten Einsatz von SAF in Österreich. Die SAF Roadmap, deren Veröffentlichung für 2023 geplant ist, legt hierfür die zentralen Maßnahmen dar. Neben der Setzung von Anreizen und Impulsen für den SAF-Hochlauf, liegen die Schwerpunkte auf der Sicherstellung der Verfügbarkeit und Nachhaltigkeit von SAF, der Gewährleistung von Kostenwahrheit und Wettbewerbsfähigkeit in der Luftfahrt sowie dem politischen Dialog und der Stakeholderpartizipation (beispielsweise die Umsetzung von Photovoltaik- und Windkraftprojekten durch die Luftfahrtbranche).*

[Die Maßnahmen zur Ökologisierung der Flugabgabe sind begrüßenswert, aber noch nicht ausreichend. Bei den genannten Ultrakurzstreckenflügen wären nach wie vor innerösterreichische Flüge ohne entsprechende Abgabe möglich z.B. Flug Innsbruck – Wien, 401 km, Quelle: Climate Austria, <https://co2calc.climateaustria.at/co2calculator/startFlight>).

Die Definition von Ultrakurzstreckenflügen muss von 350 km auf mindestens 500 km ausgedehnt werden und alle inner-österreichischen Flugverbindungen unabhängig von der Kilometerentfernung abdecken, damit sich die entsprechende Lenkungswirkung entfalten kann.

Zudem ist der Betrag von 30 Euro in Anbetracht der entstehenden langfristigen Schäden der ausgestoßenen Treibhausgasemissionen viel zu niedrig. Beispielsweise entsteht laut Climate Austria auf der einfachen Flugstrecke Innsbruck – Wien 0,082 Tonnen CO₂. Laut aktuellen Studien sind mit langfristigen Folgekosten pro Tonne CO₂ von etwa 3.000 Dollar auszugehen (*). Daraus ergeben sich für dieses Beispiel (Flug Innsbruck – Wien) Folgekosten von über 200 Euro.

Diesbezüglich ist auch die Erhöhung der allgemeinen Flugabgabe (derzeit 12 Euro pro Flug im Regelfall) unbedingt notwendig. Zumal der Flugverkehr aufgrund von gesetzlichen

Rahmenbedingungen aus dem vorherigen Jahrtausend noch immer gegenüber dem klimaschonenden Bahnverkehr bevorzugt wird.

(*) Quelle: Jarmo S Kikstra et al, The social cost of carbon dioxide under climate-economy feedbacks and temperature variability, Environmental Research Letters (2021). Quelle: [DOI: 10.1088/1748-9326/ac1d0b](https://doi.org/10.1088/1748-9326/ac1d0b)

Der Einsatz von SAF (egal ob biogen oder synthetisch erzeugt) und die geplanten Mengen können einen minimalen Beitrag leisten, welcher entsprechend eingeordnet werden muss. 2025 ist von einem weltweiten Bedarf an Kerosin von gesamt 370 Milliarden Liter auszugehen. Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1229448/umfrage/prognose-zum-verbrauch-von-kerosin-und-sustainable-aviation-fuels/>

Die derzeitige EU Regelung sieht einen SAF-Mindestanteil ab dem Jahr 2025 von 2 Prozent vor, welcher bis 2030 auf 6 Prozent steigen soll. Das bedeutet bis zum Ende des Jahrzehnts, dass über 90 % des klimaschädlichen Kerosins nach wie vor aus fossilen Quellen stammen. Mittelfristig soll die Quote auf 20 % bis zum Jahr 2035 steigen. Der derzeitige Anteil beträgt weniger als 0,5 Prozent. Quelle: <https://www.spiegel.de/auto/saf-eu-beschliesst-quote-fuer-bio-kerosin-oder-e-fuels-in-der-luftfahrt-a-f93823c0-0236-4cf6-8e10-c026cd3a6b60>

Da der Flugverkehr weiter zunimmt, sind entsprechende Wettbewerbsbedingungen endlich anzupassen. Als notwendige Maßnahmen sind das Ausphasen der gratis Emissionszertifikate und die Beendigung der Steuerbefreiung auf Kerosin zu nennen.]

S. 99, S. 101, S. 189, S. 193 - Forschungsmission Energiewende / Mobilitätswende

[Zusätzlich zu den bestehenden Forschungszielen müssen Innovationen im Bereich der Sektorkopplung und Interoperabilität zwischen Energiesystemen und Mobilität forciert werden. Wir können uns nicht leisten, Ressourcen wie Individualfahrzeuge, die 23 Stunden am Tag herumstehen und durchschnittlich von weniger als 1,5 Personen genutzt werden, nicht in das Energiesystem einzubinden. Bidirektionales Laden ist heute bereits technisch möglich, es scheitert leider an den Rahmenbedingungen.]

STELLUNGNAHME LANDWIRTSCHAFT UND BODEN

S. 19, S. 27, S. 33, S. 66, S. 67, S.70, S. 131, S. 132, S. 135, S. 137, S. 138, S. 140 – LULUCF / Steigerung der Netto-Kohlenstoffspeicherung

[Im Sektor LULUCF ist die Netto-Kohlenstoffspeicherung in Österreich von 1990 bis 2021 um rund 15 % auf rund 10,4 Mio. t CO₂ zurückgegangen. Sind die im NKEP skizzierten Maßnahmen tatsächlich ausreichend, dass die Netto- Kohlenstoffspeicherung bis 2030 um rund 880.000 t CO₂ im Vergleich zur Basisperiode 2016-2018 gesteigert werden kann? Die Frage wird vor dem Hintergrund gestellt, dass in 30 Jahren (1990 bis 2021) etwa 15 % der Kohlenstoffspeicherung verloren gingen. Der neue Zielwert soll eine Trendumkehr und sogar eine Steigerung um 6,5 % binnen weniger als zehn Jahren bringen. Dies ist insbesondere in Anbetracht der massiven Flächenversiegelung (siehe nächster Punkt) besonders fraglich.

Hinsichtlich der technologischen Senken ist zudem anzumerken, dass diese nie im nötigen Ausmaß zur Verfügung stehen werden und nur einen kleinen Teil der Emissionen kompensieren können. Diesbezüglich ist auch auf den nachfolgenden Punkt CCS/CCU – „Ziele in Bezug auf die Speicherung von Kohlenstoff“ verwiesen.

Bei den natürlichen Senken muss Moorgebieten verstärktes Augenmerk zukommen. Torfgebiete müssen wieder vernässt werden und der Verkauf von Torfproduktion muss entsprechend bepreist oder verboten werden. Öffentliche Einrichtungen können über entsprechende Einkaufsbedingungen sofort auf torffreie Produkte umstellen.]

S. 147 - Flächeninanspruchnahme

- *In weiterer Folge sollen im Wege der ÖROK Zielwerte (Flächenkontingente) auf Länderebene entwickelt bzw. vereinbart und ein regelmäßiges Monitoring etabliert werden.*

[Der bereits erwähnte Verlust bei der Netto-Kohlenstoffspeicherung kann sicherlich auch auf den massiven Verlust an Boden durch die unkoordinierte Umwidmung von Flächen zu u.a. Gewerbegebieten, Wohnraum und der dann nötigen Infrastruktur – vor allem in Form von Straßen – zurückgeführt werden.

Das ursprüngliche festgesetzte Ziel von 2,5 ha Versiegelung pro Tag kann nicht einmal annähernd eingehalten werden, denn derzeitig werden 11,3 ha pro Tag (+ 352 % zum festgelegten Zielwert) versiegelt. Damit gehen wertvolle Flächen für die Landwirtschaft, damit für die Eigenversorgung mit Lebensmitteln und die Erhaltung die Biodiversität verloren, welche in Zukunft noch wichtigere Bedeutung erlangen werden.

Daher stellt sich besonders die Frage, wie rechtlich bindende Obergrenzen für die ÖROK Zielwerte eingeführt werden können um die Versiegelung einzudämmen? Ohne

entsprechende Maßnahmen bei der Überschreitung der Zielwerte sind die Obergrenzen sinnlos. Eine mögliche Lenkungswirkung kann beispielsweise über zweckgebundene Ausgleichszahlungen erreicht werden, die in Renaturierungsprojekte im jeweiligen Bundesland fließen.]

S. 69 f. - Ziele in Bezug auf die Speicherung von Kohlenstoff

Neben der rechtlich und politisch derzeit offenen Frage der geologischen Speicherung im Inland (eine Evaluierung zum Gesetz über das Verbot der geologischen Speicherung von CO₂ findet im Jahr 2023 statt und wird als Beitrag zur Beantwortung dieser Frage dienen) sollen auch Bestrebungen hinsichtlich des Aufbaus einer CO₂-Rohrleitungsinfrastruktur vorangetrieben werden. Dazu wird vom BMK eine Machbarkeitsstudie für ein österreichisches CO₂-Sammel- und Transportnetz beauftragt. Zudem kann im Rahmen von Pilot- und Demonstrationsprojekten zur techno-ökonomischen, ökologischen und regulatorischen Machbarkeit der CCU- und CCS- Wertschöpfungsketten auch der konkrete Klimanutzen jener Technologien im Rahmen einer Lebenszyklusanalyse geklärt werden.

[CCU und CCS können einen kleinen Beitrag zur Verringerung schwer vermeidbaren Emissionen leisten. Es muss allerdings klar sein, dass die eigentlich notwendigen Mengen nie von dieser Technologie geleistet werden können. Das zeigt z.B. das neue dänische Offshore CCS Projekt, welches bis 2030 jährlich 8 Millionen Tonnen aufnehmen soll (Quelle: <https://www.mdr.de/nachrichten/welt/wirtschaft/ccs-speicherung-nordsee-daenemark-100.html>).

Täglich werden allerdings weltweit circa 100 Millionen Tonnen CO₂ verursacht, daher ist der Grundsatz der Emissionsvermeidung alternativlos. Die Fokussierung auf CCU, CCS, BECCS, etc. suggeriert, dass Technologien die notwendigen Verhaltensänderungen übernehmen können, was leider nicht der Fall ist. Zudem müssen in der Diskussion auch immer die damit zusammenhängenden Kosten (mind. im dreistelligen Eurobereich pro Tonne CO₂) mitbedacht werden.

Das genannte CCS Projekt in Dänemark wird vom Energieunternehmen Wintershall Dea umgesetzt, welches wie andere der Branche versucht, seine klimaschädlichen Aktivitäten durch die Förderung und Verarbeitung von fossilen Energieträgern weiterführen zu können.]

S. 141 f. - Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel in der Land- und Forstwirtschaft

- *Entwicklung eines Beratungskonzeptes für Waldbesitzer:innen bzgl. der Anpassung der Wälder an den Klimawandel*

[Die im Bereich Landwirtschaft und Forstwirtschaft genannten Maßnahmen sind alle begrüßenswert. Analog zur Entwicklung eines Beratungskonzepts für Waldbesitzer:innen bzgl. der Anpassung der Wälder an den Klimawandel sollte auch ein ähnliches Beratungskonezpt für Landwirt:innen erarbeitet werden. Zudem muss dieser Fokus in den landwirtschaftlichen Fachschulen stärker vermittelt werden.]

STELLUNGNAHME ABFALLWIRTSCHAFT

S. 143 – Abfallwirtschaft - Vernichtung von Neuwaren verbieten

- *Es ist geplant, im Rahmen einer Novelle zum Abfallwirtschaftsgesetz (AWG 2002) ein Verbot der Vernichtung von Neuwaren in den Bereichen Textilien und Elektrogeräte festzulegen.*

[Diese Maßnahme ist überfällig und muss mit der entsprechenden Herstellerverantwortung bzw. Produktverantwortung sowie Sanktionsmaßnahmen festgelegt werden. Unter Sanktionsmaßnahmen fallen finanzielle Strafen in abschreckender Höhe, besonders bei wiederholtem Vergehen, sowie die verpflichtende Veröffentlichung der Vergehen.]

Siehe dazu auch:

- <https://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2021/Trotz-Neuregelung-Amazon-vernichtet-Neuwaren,amazon484.html>
- <https://www.tagesschau.de/investigativ/sneakersjagd-panorama-101.html>
- <https://www.tagesschau.de/investigativ/kontraste/kreislaufwirtschaftsgesetz-101.html>

S. 143 – Abfallwirtschaft - Refill-Stationen in Supermärkten/Drogerien einführen bzw. ausweiten:

- *Eine weitere Maßnahme ist die Förderung von Sammel- und Verwertungssystemen (SVS) im Lebensmitteleinzelhandel zur Installierung von Rücknahmesystemen.*

[Die Förderung von Sammel- und Verwertungssystemen ist nett, aber wenig zielführend bzw. evtl. sogar im Bereich des Greenwashings anzusiedeln. Besser wäre es eine verbindliche Vorgabe z.B. Quote festzusetzen.]

S. 144 – Abfallwirtschaft - Reduktion von Kunststoff-Verpackungsmüll:

Mit der Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes zur Umsetzung des Kreislaufwirtschaftspakets der EU 2021 wird eine Mehrwegquote für Getränkeverpackungen sowie eine Pfandregelung für Einweg-Getränkeflaschen aus Kunststoff und Getränkedosen vorgegeben. Die Mehrwegquoten sind ab 2024 zu erfüllen, und das Einwegpfand gilt ab 2025. Darüber hinaus enthält das Abfallwirtschaftsgesetz ein generelles Reduktionsziel für Einwegkunststoff-Verpackungen von 20 % bis 2025 (im Vergleich zu 2018). Eine entsprechende Förderung für große Sortieranlagen wird im Rahmen der Umweltförderung im Inland aus Mitteln des österreichischen Aufbau- und Resilienzplans finanziert.

[Die in der AWG-Novelle genannten Quoten sind zu niedrig.

Ab wann wird die EU-Plastiksteuer von den Plastikproduzenten bezahlt? Es kann nicht sein, dass diese sinnvolle Abgabe über Budgetmittel durch die Steuerzahler:innen beglichen wird. Damit wird die intendierte Lenkungswirkung ad absurdum geführt.]