

Bundesministerium für Nachhaltigkeit
und Tourismus - Abteilung IV/1
zH Herrn Mag. Christopher Lamport
Stubenbastei 5
1010 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189
1045 Wien
T 0590 900-DW | F 0590 900-269
E up@wko.at
W wko.at/up

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMNT-UW.1.3.2/0466-IV/1/2019
4.11.2019

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Up/07/20/AB/Mi
Mag. André Buchegger

Durchwahl
3581

Datum
02.12.2019

Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP) nach EU Governance-Verordnung, Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Mag. Lamport,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs zum nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) und nimmt wie folgt Stellung:

I. Allgemeines

Gemäß EU-Governance-Verordnung sind die Mitgliedstaaten bis zum Jahresende verpflichtet, einen nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) an die Europäische Kommission zu übermitteln.

Die Hauptbestandteile des NEKP-Entwurfs sind von der Europäischen Kommission (EK) vorgegeben. Der vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) vorgelegte Entwurf folgt dieser Vorgabe.

Die angeführten Maßnahmen werden in den kommenden Jahren erhebliche öffentliche und betriebliche Mittel binden. Mit dem NEKP muss daher - neben der Erreichung der sehr hochgesteckten Klimaziele - auch ein starker volkswirtschaftlicher Effekt für Österreich erzielt werden. Der Rahmen für die Zielerreichung muss realistisch gestaltet werden und darf zu keiner Verschlechterung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Beschäftigungsstandorts Österreich führen.

Zu den übergeordneten Zielen gehören neben dem Klimaschutz auch die Versorgungssicherheit mit Energie und Rohstoffen sowie die Wettbewerbsfähigkeit und die Sozialverträglichkeit der Maßnahmen im Sinne des Zieldreiecks der #mission2030.

Als Notwendigkeit sehen wir die konsequente Beachtung des anerkannten Prinzips der Technologieoffenheit bzw -neutralität in Verbindung mit Anreizen und Förderungen. Vom Wettbewerb der Technologien profitiert auch der Klimaschutz.

In Summe findet der Entwurf unsere Zustimmung. Er enthält jedoch zu viele Verbote und zu wenige Anreize, um die Erneuerung des Energiesystems rasch in Gang zu setzen. Zwar wird im Entwurf ein breiter Mix an Instrumenten, wie etwa die Sektorkopplung, Greening the Gas, Wasserstoff oder Green Finance dargestellt, die für die Transformation des Energiesystems erforderlich sind, allerdings fehlen Vorschläge für Investitionsimpulse. Die notwendigen Fördermittel zur Zielerreichung müssen daher in den Budgets der nächsten Jahre dotiert werden. Wir erkennen jedoch an, dass finanzielle Zusagen in der aktuellen politischen Situation nicht getroffen werden können.

Bei den Verhandlungen über eine neue Bundesregierung sind gewichtige Entscheidungen zu treffen, zB über neue Investitionsincentives, Entlastungen und Abbau regulatorischer Hindernisse und CO₂-Bepreisung und ordnungsrechtliche Vorgaben auf der anderen Seite. Dieser Diskussion und Entscheidung soll nicht vorgegriffen werden. Auch die Frage, ob zusätzlich Budget zur Verfügung stehen soll, kann nur gesamthaft (unter Berücksichtigung aller Politikbereiche) entschieden werden.

Einige neue Elemente des NEKP sind für die Wirtschaft positiv (zB Abschaffung der Eigenstromsteuer, Begünstigung von erneuerbarem Wasserstoff und Biomethan, Prüfung einer Verkürzung der Abschreibungsdauer bei Investitionen in Effizienzmaßnahmen, der Entbürokratisierung und dem Carbon-Leakage-Schutz). Andere Punkte, wie etwa die Streichung der vermeintlich klimaschädlichen Förderungen, bei denen falsche Begriffe falsche Schlussfolgerungen induzieren, sehen wir kritisch. Alle diese Punkte müssen der Entscheidung der neuen Bundesregierung vorbehalten bleiben. Entscheidungen, die jetzt getroffen werden, schwächen den Handlungsspielraum der neuen Bundesregierung ein.

In Summe muss die angestrebte nachhaltige und leistbare Dekarbonisierung kosten- und ressourceneffizient erreicht, die Innovationsfähigkeit österreichischer Unternehmen gestützt und die globale Entwicklung hin zu erneuerbarer Energie strategisch genutzt und mitgestaltet werden.

II. Im Detail

Zu S 9-11, 15, 76, Verkehr: Reduktion der Emissionen um rund 7,2 Mio t CO₂eq gegenüber 2016

Dies entspricht einer Reduktion von 36% im Zeitraum 2015-2030 und würde eine Rückführung der Verkehrsemissionen auf das Niveau von 1995 erfordern. Seitdem ist der Fahrzeugbestand allerdings substantiell gestiegen und die Fahrleistungen von PKWs und LKWs deutlich verbessert worden, was mit einem Anstieg der Treibhausgasemissionen einhergegangen ist. Zukunftsfähige Antriebskonzepte und Treibstoffe sollen auf Basis technologieneutraler Anreize entwickelt und bereitgestellt werden können. Außerdem ist eine entsprechende Berücksichtigung in der europäischen Gesetzgebung (zB auch durch die Anrechnung emissionsarmer Kraftstoffe auf die Flottenziele der Fahrzeughersteller) notwendig. Es müssen auch jene Vermeidungsoptionen mit geringen Kosten, zB Verbesserung des Verkehrsflusses und Optimierung der Auslastungen im Lastverkehr, implementiert werden.

Zu S 11, 15-16, 77, Gebäude: Reduktion der Emissionen um rund 3 Mio t CO₂eq gegenüber 2016

Ein nichtdiskriminierender Rechtsrahmen für alle Energieträger ist wichtig, da sie eine Rolle bei der Transformation des Energiesystems spielen. Verbote von einzelnen Technologien oder Energieträgern sind grundsätzlich nicht zielführend, zumal die betroffenen Sektoren bereits einen wesentlichen Beitrag zur CO₂-Einsparung geleistet haben. Seit 2005 sind die Emissionen des Gebäudesektors bereits um 35% bzw 4,1 Mio t gesunken und lagen damit 2016 bereits um 1 Mio t unter dem Zielpfad des Klimaschutzgesetzes (KSG).

Hier muss das Gesamtsystem - also die Kombination aus Heizsystem und -energie - betrachtet werden. Neben der Wärmebereitstellung müssen auch immer die jeweiligen Randbedingungen (zB Gebäudelage, Anschlussmöglichkeiten, Renovierungsbedarf) berücksichtigt werden. Hybridheizungen (Brennwertkessel plus zB Solarthermie) ermöglichen eine signifikante CO₂-Einsparung bei gleichzeitig moderaten Investitionskosten für den Konsumenten.

Ein Anschluss an das Gasnetz muss auch für Gebäude, die nach 2020 errichtet werden, möglich sein. Ein pauschales Verbot dieser Anschlüsse, zum Beispiel auch „indirekt“ über Bauordnungen oder Landesgesetze ist gerade im Hinblick auf zügige Dekarbonisierung und Erreichung von Klimazielen kontraproduktiv.

Bei der Reduktion von CO₂eq im Bereich Gebäude sollen parallel die anderen NEC-Schadstoffe nicht außer Acht gelassen werden. Auch bei NO_x und Feinstaub gilt es, Reduktionsziele zu erreichen. Hier ist eine ganzheitliche Betrachtung notwendig.

Zu S 12, Forstwirtschaft

Wir schlagen folgende Ergänzung vor: „Kontinuierliche Steigerung der Holzernte, insbesondere zur stofflichen Nutzung, im Hinblick auf nachhaltige Ressourcenverfügbarkeit („Senkenfunktion des Waldes“) und steigenden Bedarf, unter Einhaltung der Grundprinzipien einer nachhaltigen Waldbewirtschaftung.“

Zu S 14, Erneuerbare Energie: Erhöhung des Anteils am Bruttoendenergieverbrauch auf 46-50%; 100% Anteil am Stromverbrauch, national bilanziell

Das 100%-Ökostromziel bis 2030 setzt voraus, dass - in Abhängigkeit von der Verbrauchsentwicklung - in etwa die dreifache Menge zusätzlich bis 2030 hinzugefügt werden und gleichzeitig alle bestehenden Anlagen erhalten bleiben müssten oder jene, die geschlossen werden, durch zusätzliche Neuanlagen ersetzt werden. Um diese Dimension in Relation zu setzen: im Jahr 2003 wurden rd. 4 TWh von der OeMAG abgenommen und im Jahr 2018 10 TWh. Betrachtet man dabei einen gewissen zeitlichen Verzug, der sich im Zuge der Errichtung der Anlagen ergeben kann, so ist klar, dass die Zubaurate in nie dagewesenem Ausmaß, nämlich um das Dreifache, gesteigert werden muss.

Zahlreiche Studien und Erhebungen zeigen, dass der Stromverbrauch der Industrie, aber auch der nationale Gesamtstromverbrauch im Zuge der Dekarbonisierung von Prozessen und Energieversorgung massiv steigen wird und keinesfalls nur im Inland gedeckt werden kann. Es sind daher weitere Ausnahmen und Flexibilitäten dieses Zieles zu definieren.

Die Anhebung der Bandbreite von 45-50% auf 46-50% halten wir nicht für sinnvoll. Sie schränkt den Handlungsspielraum bei der Zielerreichung ein, wodurch sich Kosten erhöhen können. Außerdem sollte eine Neubewertung der kommenden Bundesregierung vorbehalten bleiben. Wird ein (selbstgestecktes) Ziel verfehlt, drohen Straf- und Ausgleichszahlungen. Das Setzen einer Zielbandbreite statt eines starren Ziels für den Anteil erneuerbarer Energie in Österreich ist jedoch generell positiv zu bewerten.

Beim Ausbau erneuerbarer Energie muss ein möglichst effizienter Einsatz der Mittel oberste Priorität haben. Insbesondere im Hinblick auf die Leistbarkeit ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen - egal ob fossil oder erneuerbar - wesentlich. Eine erfolgreiche Ausbaustrategie muss den Netzausbau im Hinblick auf Versorgungssicherheit und Leistbarkeit mitberücksichtigen.

Neue Rahmenbedingungen müssen jedenfalls eine sichere Energieversorgung ermöglichen sowie Sektorkopplung (Verbindung Strom/Gas/Wärme/Verkehr) zur Abdeckung von Erzeugungs- und Nachfragespitzen forcieren. Dazu sind Gas- und Fernwärmeinfrastrukturen (Leitungen, Speicher, Kraftwerke) unverzichtbar. Sie sind das Rückgrat der Versorgungssicher-

heit und ermöglichen saisonale Speicherung von Sommer zu Winter bzw den sektorübergreifenden Ausbau zur Deckung von Erzeugungs- und Nachfragespitzen. Investitionen in diese Strukturen müssen daher auch weiterhin möglich sein.

Im Verkehrsbereich ist wesentlich, dass im Sinne von Technologieneutralität, etwa neben E-Mobilität auch nachhaltige erneuerbare, flüssige und gasförmige Kraftstoffe berücksichtigt werden. Zusätzlich soll durch Forcierung der Gasmobilität - auch im Hinblick auf vorhandene Infrastruktur und Fahrzeuge - das Potenzial von Gas zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehr genutzt werden. Erdgasmobilität hat einen geringeren CO₂-Faktor als Mobilität auf Basis konventioneller Treibstoffe.

Zu S 15, Abschaffung Eigenstromsteuer

Die Ausdehnung auf alle anderen erneuerbaren Energieträger ist zu ergänzen. So kann dem Ausbau der erneuerbaren Energie ein kraftvoller Schub verpasst werden.

Zu S 15, Gebäude

Hier ist zu ergänzen: „Bauteilaktivierung und Gebäude als Speicher“.

Die Bauteilaktivierung kann einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung leisten.

Zu S 16, Zieldimension Energieeffizienz - Ziel (2030)

Wie bereits in der #mission2030 und im Entwurf zum NEKP 2018 angemerkt, erachten wir die vorgesehene Verbesserung der Primärenergieintensität um 25-30% (gegenüber 2015) als unrealistisch.

Zu S 16, Zieldimension Energieeffizienz - Maßnahmen

Hier ist bei „Gebäude“ zu ergänzen:

- Bauteilaktivierung, Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden fördern (zB Wohnbauförderung)
- Förderung bauteilaktivierter Elemente bzw der Bauteilaktivierung als Speicher für volatile erneuerbare Energieformen
- Ausstattung neuer Stadtquartiere mit verlustarmen Anergie-/Wärme-Kälte-Netzen

Siehe auch Anmerkungen zu Seite 175.

Zu S 18, Wichtigste Ziele und Maßnahmen mit Einfluss auf die Zieldimension Sicherheit der Energieversorgung

Hier fehlt die Nennung des Bereiches Fernwärme (auch wenn im dazugehörigen Kapitel der Bezug zur Fernwärme hergestellt wird). Die Aufzählung sollte der Vollständigkeit halber wie folgt angepasst werden:

- Investitionen in Strom-, Gas- und Fernwärmenetzinfrastruktur
- Investitionen in Speicher inkl. Wärmespeicher, Belohnung von Speichern für Systemkapazität
- Erhalt effizienter Bestandsanlagen
- Laststeuerung forcieren

Zu S 18, Transnationale und globale Kooperation - Mission Innovation

Wichtig wäre ein Bekenntnis, dass Österreich im Rahmen der „Mission Innovation - Hydrogen Challenge“ weiterhin dafür eintritt, einen internationalen Innovationsfonds einzurichten.

Zu S 19, Option: Ausweitung des Handelssystems (ETS) auf weitere Sektoren

Das ETS ist der Eckpfeiler und das Schlüsselinstrument der EU, um die Emissionen im Strom- und Industriesektor möglichst kosteneffizient zu reduzieren. Im Kontext aktueller klimapolitischer Entwicklungen muss betont werden, dass ein starker Industriesektor das

Rückgrat der europäischen Wirtschaft bildet und Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze schafft. Die energieintensive, im internationalen Wettbewerb stehende und deshalb Carbon und Investment Leakage gefährdete Industrie, muss vor zusätzlichen regulatorischen Kosten, wie einem künstlich erhöhten CO₂-Preis, umfassend geschützt bleiben. Aber auch mittelständische Unternehmen dürfen nicht mit überbordender CO₂-Bürokratie belastet oder aus dem Markt gedrängt werden.

Die Ausweitung des ETS ist nur auf europäischer Ebene denkbar. Die Einbeziehung von Sektoren mit völlig unterschiedlichen Möglichkeiten der Durchpreisung der System-Kosten würde das System vor große Herausforderungen stellen. Es wäre deshalb unbedingt notwendig, ein Subsystem für die Industrie mit verbindlichen Preisobergrenzen und Gratiszertifikaten entsprechend dem Bedarf einzurichten.

Zu S 19, Analyse anderer europäischer Steuer- und Fördersysteme

Es ist auf international akkordierte CO₂-Bepreisungsmechanismen zu setzen, die den Standort, die Unternehmen und die Konsumenten nicht zusätzlich belasten.

Wir halten fest, dass in Österreich bereits eine Reihe von Energie- bzw CO₂-Abgaben bestehen. Die Einführung einer zusätzlichen expliziten CO₂-Steuer wird daher abgelehnt. Eine solche würde einen Komplettumbau des Steuersystems erfordern und wäre - zur Verhinderung von Wettbewerbsnachteilen des heimischen Wirtschaftsstandortes - auch nur im internationalen (zumindest europäischen) Gleichklang möglich. Vielmehr sollten bestehende steuerliche Begünstigungen und Anreize in Hinblick auf ihre CO₂-Relevanz überprüft und nach Klimagesichtspunkten ausgerichtet werden.

Zu S 19, Option: ETS-Auktionserlöse für klima- und energierelevante Projekte

Dies ist an sich keine Option, sondern die eigentliche Intention des Emissionshandels. Die Versteigerungserlöse müssen - wie in vielen EU-Staaten bereits realisiert bzw künftig geplant - zum einen für die Umsetzung der Strompreiskompensation aufgewendet und zum anderen zweckgebunden in die betroffenen Unternehmen rückgeführt werden. Damit müssen konkrete Dekarbonisierungsschritte gesetzt werden.

Insbesondere um fehlende positive Anreize für Investitionen in innovative Technologien zu setzen, sollte eine Zweckwidmung von ETS-Einnahmen für CO₂-Reduktionsprojekte in den ETS-verpflichtenden Unternehmen vorgenommen werden. Die Umweltförderung Inland (UFI) sollte verstärkt auch THG-Reduktionsprojekte von ETS-Anlagen bzw -Betreibern fördern.

Um ein Level Playing Field zu garantieren, muss in Österreich wie in zahlreichen anderen EU-Staaten ein Stromkostenausgleich eingeführt werden. Ohne Kompensation der indirekten CO₂-Kosten sind Unternehmen doppelt belastet, da zugekaufter Strom bereits durch ETS-Verpflichtungen der Elektrizitätswirtschaft mit einer CO₂-Kostenkomponente belastet ist. Weiters muss die Bezugsberechtigung der Strompreiskompensation durch Anpassung der EU-Guidelines auf alle Carbon Leakage-gefährdeten Sektoren - und damit auch auf den Raffineriesektor - erweitert werden.

Zu S 30, Forstwirtschaft

Nicht nur die Holz- und Biomasseernte für die erneuerbare Strom- und Wärmeproduktion, sondern auch zur stofflichen Nutzung ist - im Hinblick auf nachhaltige Ressourcenverfügbarkeit und steigenden Bedarf - kontinuierlich zu steigern.

Zu ergänzen:

„Durch eine vermehrte stoffliche Verwertung des Rohstoffes Holz leisten der Forstsektor und die Holzwirtschaft einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.“

Zu S 31, Horizontale Maßnahmen: die Klimaschutzinitiative klimaaktiv

Hier wird die Steigerung der Marktdurchdringung mit klimafreundlichen Produkten angesprochen. Großes Augenmerk muss dabei auch auf energieeffiziente Produkte (Hausgeräte, Speicher etc) und entsprechende Dienstleistungen, insbesondere durch Bewusstseinsbildung sowie entsprechende Anreize und Förderungen, gelegt werden.

Zu S 32, Mobilität

Wir treten für eine technologieoffene Betrachtung ein. Im NEKP wird zur Umsetzung des Dekarbonisierungspfades die Notwendigkeit von technologieoffenen Rahmenbedingungen bereits hervorgehoben (Seite 79 und 107). Zur Dekarbonisierung und zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehr sollte deshalb keine Technologie benachteiligt werden, um diese Ziele am effizientesten zu erreichen. Daher ist die Gasmobilität zu ergänzen.

Zu S 33, Erneuerbare Energie

Die Erwähnung von Geothermie als wichtiger Baustein für ein Gelingen der Wärmewende sehen wir positiv. Allerdings fehlen aus unserer Sicht im derzeitigen Entwurf entsprechende Maßnahmen, damit die Geothermie auch optimal zur Erreichung der Klimaziele beitragen kann. Für die urbane Wärmewende, sind umfangreiche Förderungen und Forschungsinitiativen für den Einsatz erneuerbarer Fernwärme aus Geothermie unerlässlich. Außerdem sind Verwaltungsvereinfachungen und deutliche Beschleunigungen des Verfahrens zur Aufsuchung und Gewinnung geothermischer Energie erforderlich. Da das Mineralrohstoffgesetz nur die bergbautechnischen Aspekte (Bohrung, Verrohrung) von Tiefen Geothermie-Projekten regelt, fehlen darin spezielle Regelungen für die Aufsuchung und Gewinnung der Erdwärme. Es braucht daher eine Novellierung des Mineralrohstoffgesetzes. Durch einfachere rechtliche Rahmenbedingungen können raschere und zielgerichtete Investitionen in den Ausbau der Tiefengeothermie in Österreich erfolgen. Eine Anpassung dieser rechtlichen Rahmenbedingungen muss im NEKP entsprechend berücksichtigt werden.

Zu S 37, Energieeffizienz

Bei der Beschreibung der Zielerreichung 2020 regen wir an, den Begriff des „Zielwertes“ mit dem Begriff des „Energieeffizienzrichtwertes“ gemäß Definition im Energieeffizienzgesetz zu ersetzen.

Zu S 51, PCIs Gas (siehe auch S 91, 95-96)

„Ähnlich dem Elektrizitätsbereich sollen österreichische PCI-Projekte die Marktintegration verbessern, Engpässe an Grenzen adressieren und grenzüberschreitende bidirektionale Gasflüsse ermöglichen. ~~Der Prozess zur Erstellung der vierten PCI-Liste wird demnächst gestartet; es wurde allerdings noch keine Frist zur Bewerbung als PCI im Bereich Gas gesetzt.~~“

Dieser Sachverhalt ist nicht mehr aktuell. Daher sollte der Satz durch folgenden ersetzt werden:

„In der innereuropäischen Abstimmung ist jedoch zu berücksichtigen, dass durch die Subventionspolitik der EU und einzelner europäischer Länder die Wettbewerbssituation nicht einseitig zu Gunsten der subventionierten Routen verzerrt werden darf.“

Zu S 53, Wärme- und Kälteleitungsausbaugesetz - WKLG

Seit Inkrafttreten des WKLG (2009) wurden ca 100 Förderprojekte von der zuständigen Abwicklungsstelle AWISTA positiv begutachtet und damit nachweisbar nachhaltig ca. 500.000 t CO₂ pro Jahr eingespart und erhebliche Feinstaubemissionen vermieden. Mit dem Einsatz von effizienten und flexiblen Fernwärmesystemen können die regionalen erneuerbaren Abwärmequellen zur Wärmeversorgung von Ballungszentren genützt werden, um somit den alternativen Anteil bei der Aufbringung der Wärme spürbar zu verändern. Für den

Ausgleich zwischen erneuerbarer Wärmeerzeugung und -verbrauch werden mittel- bzw langfristig Großwärmespeicher eine wesentliche Rolle in Fernwärmesystemen spielen. Neben den zusätzlichen Potentialen der Bioenergie (Biomasse, Biogas, etc), bleibt derzeit ein Volumen von ca 2 TWh Abwärme pro Jahr (aus Müll und Kläranlagen) in Österreich ungenützt. Die Fernwärmewirtschaft kann diese Abwärme für die öffentliche Fernwärmeversorgung nützen. Dies ist jedoch nur durch einen zügigen Ausbau von Nah- und Fernwärmenetzen möglich.

Darüber hinaus müssen bewährte Investitionsförderungen von verschiedenen erneuerbaren Maßnahmen wie der Umweltförderung Inland, deren Einbindung oder Nutzung im Fernwärmesystem möglich ist, ausreichend hoch dotiert sein. Dies muss im Klimaplan auch so festgehalten werden.

Zu S 54, KWK-Gesetz

Die Investitionsförderung für Gas-KWK-Anlagen bzw für Re-Invest soll unseres Erachtens fortgeführt werden. Der KWK-Anteil an der gesamten Nah-/Fernwärmeerzeugung Österreichs erreichte 1998 den historischen Höchstwert von 71%. Danach hinterließen Strommarktliberalisierung, Finanzmarktkrise und Energiewende ihre Spuren. Seit 2013 liegt der KWK-Anteil an der gesamten Nah- und Fernwärmeerzeugung deutlich unter 60%. Die hoch-effizienten KWK-Anlagen erzielen bei gleichzeitiger Strom- und Wärmeauskoppelung Wirkungsgrade von 80-90% und tragen so zur Erreichung der Klimaziele und zur Ressourcenschonung bei. Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen haben für die Versorgungssicherheit und die Stabilität im Energiesystem eine wichtige Funktion.

Zu S 64, Gemeinsames Kapitel des Pentalateralen Energieforums

In diesem Kapitel wird unter dem Titel „Dekarbonisierung des Stromsektors“ eine Untersuchung verschiedener CO₂-Bepreisungsoptionen und ihrer grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Strompreise angeführt. Wir halten zur Verhinderung von Wettbewerbsnachteilen des heimischen Wirtschaftsstandortes eine CO₂-Bepreisung auf internationaler Ebene und im europäischen Gleichklang für sinnvoll, jedoch nicht nur in einem ausgewählten Teil der EU (zB Pentaländer).

Zu S 69, Wesentliche Anliegen zur vertiefenden Kooperation auf europäischer Ebene

Punkt 1.4 iii Unterpunkt 2 (CO₂-Flottenvereinbarungen):

- Die CO₂-Flottenziele wurden nach intensiver Abwägung aller Argumente unter österreichischer Ratspräsidentschaft beschlossen. Die Einigung war nicht einfach und man einigte sich auf 37,5% als Kompromiss, um einerseits signifikante Fortschritte bei der Einhaltung der Klimaziele zu machen, andererseits aber auch die wirtschaftlichen und sozialen Folgen aufgrund der Auswirkungen auf die Industrie als großen Arbeitgeber und Wirtschaftsmotor in einem realistischen Rahmen zu halten. Diesen Kompromiss erneut aufzuschnüren wäre unseriös und würde die gute Arbeitsleistung der letzten österreichischen Bundesregierung und ihr Engagement im Rahmen der Ratspräsidentschaft Österreichs in Hinblick auf die CO₂-Flottenziele konterkarieren.

Punkt 1.4 iii Unterpunkt 5 und 11 (Flugverkehr):

- Ein schrittweises Abschaffen der kostenlosen Zuteilung von ETS-Zertifikaten für Fluglinien ist mit dem Reduktionsfaktor von 2,2% bereits gesetzlich verankert, und sollte so erhalten bleiben. Eine darüber hinaus gehende Abschaffung hätte nicht abschätzbare wirtschaftliche Konsequenzen, da die Entwicklung der Zertifikatspreise in den letzten Jahren einen überproportional starken Anstieg verzeichnet und die Branche auch Entwicklungen in anderen Sektoren ausgesetzt ist.
- Eine Umsetzung von CORSIA im ETS ist nicht ICAO konform, da in der ICAO Assembly die Exklusivität von CORSIA beschlossen wurde. Ein Cap & Trade System und ein Kompensationssystem mit unterschiedlichen MRVs sind prinzipiell nicht kompatibel. Wir fordern

eine vollständige Umsetzung von CORSIA. Zusätzlich dazu kommt es bei der Umsetzung beider Systeme zu einer finanziellen Doppelbelastung. Zahlungen in CORSIA müssen im ETS anrechenbar sein, um „double counting“ zu vermeiden.

- Zusätzlich dazu müssen Einnahmen aus dem EU-ETS auch für die Luftfahrzeugbetreiber zweckgebunden für die Erforschung sowie Markteinführung von alternativen Flugzeugtreibstoffen eingesetzt werden.
- Eine unmittelbar verpflichtende Beimischung von alternativen Treibstoffen im Flugverkehr sehen wir kritisch. Aktuell ist eine Beimischung in größerem Rahmen aus ökonomischen Gründen nicht möglich, da Preise für alternative Treibstoffe aktuell mindestens 4-fach über dem Marktpreis von herkömmlichem Kerosin liegen bzw die gebrauchten Mengen am Markt nicht verfügbar sind (weltweite Produktion von Biofuels liegt bei 0,1% des globalen Bedarfs). Ohne Incentivierung der Erforschung und Nutzung ist eine solche Beimischquote in den nächsten Jahren nicht realistisch umsetzbar. Die Intensivierung der Langzeitforschung für synthetische Kraftstoffe (Seite 74) wird daher auch begrüßt, wenngleich das 2017 eingereichte COMET-Forschungsprojekt (ua Montanuniversität Leoben, Austrian Airlines, OMV, Flughafen Wien) leider seitens der FFG abgelehnt wurde.

Zu S 71, Verpflichtung zur Beimischung von alternativen Treibstoffen im Flugverkehr
Flüssige und gasförmige Kohlenwasserstoffe (zB Biokraftstoffe, E-Fuels etc) sind auch aufgrund ihrer Energiedichte sowie ihrer Speicher- und Transportfähigkeit unverzichtbare Energieträger für die CO₂-neutrale Mobilität der Zukunft - vor allem im Flugverkehr.

Das vielversprechende Thema der Mitverarbeitung biogener Einsatzstoffe gemeinsam mit fossilen erdölbasierten Rohstoffen in der bestehenden Hydrieranlage der Raffinerie (Co-Processing) zu Benzin und Diesel, welches OMV untersucht, kann möglicherweise auch für die Herstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe eingesetzt werden. Nach allen verfügbaren Studien werden erneuerbare und nachhaltige flüssige und gasförmige Energieträger jedoch auch langfristig erheblich teurer sein als fossiles Gas oder Öl heute. Daher ist ein internationaler Ansatz für die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe erforderlich, der positive Anreize und vorübergehende Subventionen umfasst. Als ersten Schritt müsste Österreich die Einkünfte aus der ETS-Luftfahrt an die Luftfahrtunternehmen zurückgeben, um ihren Dekarbonisierungsprozess zu fördern.

Zu S 71, Gaspaket 2020 (siehe auch zu S 181: Zieldimension Energieversorgung)
Die Möglichkeit des Errichtens und des Betriebs von Elektrolyseanlagen sowie von H₂- und CO₂-Leitungen durch Netzbetreiber wird begrüßt. Hier sei betont, dass nicht nur Stromnetzbetreibern, sondern auch Gasnetzbetreibern die Möglichkeit dazu gegeben werden muss. Eine Bevorzugung vertikal integrierter Unternehmen sollte durch sachgerechte Regelungen ausgeschlossen sein. Die Präferenz eines Quotenmodells als Fördermodell gegenüber anderen möglichen Modellen wie Ausschreibungen oder Marktprämien bedarf zum jetzigen Zeitpunkt noch einer eingehenden Diskussion und Prüfung. Eine Quote im Sinne einer „europäischen Zielquote“ für erneuerbare Gase wird grundsätzlich als positiver Ansatz gesehen. Im Falle einer Erweiterung des Emissionshandels auf europäischer Ebene - unter anderem auf den Wärmesektor -, sollten die Auktionserlöse an die betroffenen Branchen zweckgewidmet, beispielsweise für die Bereitstellung von grünem Gas, rückgeführt werden.

Änderungsvorschlag:

„Außerdem könnte eine europäische Quote sollten die Einführung eines europaweiten Zieles für erneuerbare Gase sowie die Einführung eines Fördermodells (zB europäische Quote) für die Einspeisung erneuerbarer Gase in das Gasnetz geprüft werden.“

Zu S 72, Effektive Bepreisung von CO2

„...im Sinne des Wettbewerbs *möglichst* einheitlich...“

Eine zusätzliche, rein nationale Besteuerung von CO2 wird abgelehnt. Der Ausbau und die weitere Ökologisierung von Anreiz- und Fördersystemen ist zu bevorzugen. Eine einheitliche CO2-Bepreisung kann sinnvollerweise nur im EU-Gleichklang erfolgen. Noch zielgerichteter wäre die internationale Ebene, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Zudem muss sichergestellt werden, dass dasselbe CO2 nicht doppelt bepreist wird (dh einmal im ETS und dann ein weiteres Mal im Non-ETS).

Zu S 72, Carbon Border Adjustments (CBA)

Der Carbon Leakage-Schutz für energieintensive Unternehmen ist ein wichtiges Instrument, um im europäischen Kontext wettbewerbsfähig zu bleiben. Nichtsdestotrotz ist auch der globale Kontext wichtig. Im Falle der Etablierung von CBA, muss dafür einerseits eine faire, europäische und gleichzeitig WTO-konforme Lösung gefunden werden. Andererseits muss der Carbon Leakage-Schutz (= Zuteilung von Gratiszertifikaten) bestehen bleiben - insbesondere, da der Carbon Leakage-Schutz den einzelnen Sektoren aus unterschiedlichen Gründen zuerkannt wurde (Handelsintensität bzw CO2 Intensität). Carbon Leakage muss daher parallel zu etwaigen Border Adjustment Measures angewandt werden. Die Einnahmen von CBAs sollten im Sinne konkreter Zweckwidmung für die Unterstützung von Dekarbonisierungsmaßnahmen in jenen Sektoren zugeführt werden, aus denen diese Einnahmen letztlich stammen. Sie dürfen nicht im allgemeinen EU-Budget „versickern“.

Zu S 73, Plastik-Eigenmittel

Hier ist unmissverständlich zu klären, wen diese Regelung betrifft und wer diesen Beitrag zahlen soll.

Zu S 74, Vorschläge für weitere Maßnahmen - CCU

Wir begrüßen die weiteren Maßnahmen, insbesondere die Berücksichtigung der zentralen Möglichkeiten von CCU für die europäische Industrie sowie die Intensivierung der Langzeitforschung für synthetische Kraftstoffe. Im Hinblick auf das Ziel der Klimaneutralität 2050 sollte eine zusätzliche, entsprechend positive Formulierung im Hinblick auf CCS (geologische Speicherung unvermeidbarer Prozessemissionen, fundierte Risikoanalyse, Ausweitung von F&E mit Schulterschluss zu Deutschland, ggf. Adaptierung der gesetzlichen Rahmenbedingungen) eingefügt werden.

Zu S 74, Durchführung Erneuerbaren- Projekte in Drittländern & Anrechnung auf EU- und nationale Ziele

Österreich hat eine Vorreiterrolle eingenommen, sowohl beim Ausbau erneuerbarer Energien als auch bei der Steigerung der Energieeffizienz. Das war mit erheblichen administrativen und finanziellen Belastungen für österreichische Unternehmen verbunden. Um die tatsächlichen Ausbaupotenziale zu heben, ist die Möglichkeit der Anrechnung von in Drittstaaten durchgeführten Projekten jedenfalls zu unterstützen. Zur gesamthaften Erreichung der ambitionierten Klimaziele müssen Maßnahmen auch dort umgesetzt werden, in denen die kosteneffizientesten Ausbaupotentiale liegen.

Zu S 75, Ziel Österreichs gemäß Effort Sharing-Verordnung

Zum Absatz über die Steigerung von Energieeffizienz und Ausbau erneuerbarer Energieträger im letzten Absatz dieses Kapitels möchten wir anmerken, dass Österreich bereits heute einer der Pioniere in Europa im Bereich Energieeffizienz und erneuerbarer Energien ist. Quantitative oder relative Ziele müssen deshalb unter Berücksichtigung österreichischer Realitäten, wie der Struktur unserer Wirtschaft wie dem überproportionalen Anteil an produzierenden Industrieunternehmen, stehen. Im Rahmen einer Einschätzung von Erneuerbaren- und Effizienz-Ausbaupotenzialen sind deshalb auch die Vorleistungen Österreichs zu berücksichtigen.

Zu S 75, Annahme für Raffinerie in Österreich: Betriebsweise wird nicht vom Wirtschaftswachstum beeinflusst, da 2017 > 50% des verbrauchten Diesels importiert wurde

Diese Annahme ist nicht plausibel. Durch niedrigeres Wirtschaftswachstum reduzieren sich nicht nur die Importe, es führen auch die Klimaschutzmaßnahmen im Bereich Mobilität und Gebäuden zu einer niedrigeren Nachfrage nach Mitteldestillaten (Diesel und Heizöl). Ein niedrigeres Wirtschaftswachstum reduziert den Treibstoffabsatz zusätzlich (siehe voriger Absatz): Bei unveränderten Produktionskapazitäten der den österreichischen Markt beliefernden Raffinerien ist daher eine niedrigere Auslastung der Raffinerien sowie eine zunehmende preisdämpfende Wettbewerbsintensität (Importdruck) zu erwarten. Die spezifische Energie- und CO₂-Intensität der Raffinerie (t CO₂ je t Rohöleinsatz bzw Produktausstoß) wird zunehmen, da die Energieversorgung (Strom, Dampf, Prozesswärme) der vollkontinuierlich produzierenden Anlagen nicht im Verhältnis des Bedarfsrückgangs reduziert werden kann.

Zu S 76, Ziel einer fossilfreien Mobilität bis 2050

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Gesellschaft. Forschung und Innovation im Bereich zukünftiger Antriebskonzepte und Treibstoffe hat daher eine zentrale Bedeutung. Zukunftsfähige Antriebskonzepte und Treibstoffe sollen auf Basis technologieneutraler Anreize entwickelt und bereitgestellt werden. Mobilität wird auch in Zukunft vielfältig sein. Ein technologieoffener und energieträgerneutraler Ansatz ist Grundvoraussetzung, um dem Anspruch der Leistbarkeit für die Gesellschaft gerecht zu werden.

Entscheidend ist, den sinnvollsten Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft) für die unterschiedlichsten Mobilitätszwecke (individuelle Mobilität vs. Transport und Logistik) zu identifizieren und wesentliche Faktoren wie das Zusammenspiel von Kraftstoff (Benzin, Diesel, Biokraftstoffe, Strom, H₂, E-Fuels, CNG/BioCNG, LNG/BioLNG) und Antriebsart (Verbrennungsmotor, Brennstoffzelle, Batterie), Mobilitätszweck und Umfeld/Umwelt (Stadt vs. Land) zu berücksichtigen. Rahmenbedingungen müssen so gestaltet sein, dass die sinnvollste Antriebsart für den entsprechenden Mobilitätszweck möglich ist.

Wesentlich im Bereich Innovation und Entwicklung zukünftiger Antriebskonzepte und Kraftstoffe ist, dass Investitionsvorleistungen mit einem technologieoffenen regulatorischen Rahmen einhergehen, der Anreize schafft, dem Innovationspotential Rechnung trägt und für die involvierten Unternehmen Planungssicherheit bewerkstelligt. Dabei sollen bestehende alternative Kraftstoffe besonders gefördert werden, da deren Beitrag kurzfristig (bis 2030) sehr hohe absolute Beiträge leisten kann, die zur Gesamtzielerreichung auch notwendig sind. Auch sind hier notwendige Investitionen in die Infrastruktur zu einem wesentlichen Teil bereits angelaufen bzw erfolgt.

Seite 76/77

„Damit wird ein Pfad eingeschlagen, der mit dem im Regierungsprogramm verankerten Ziel einer fossilfreien Mobilität bis 2050 kompatibel ist und Österreich als Vorreiter in der Gas- und Elektromobilität und beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs positioniert.“

Erklärung:

Gas wird im Jahr 2050 zu einem großen Teil erneuerbar im Netz verfügbar sein. Somit kann die Gasmobilität eine perfekte Ergänzung zur Elektromobilität im Rahmen der Dekarbonisierung sein, die gemeinsam alle Bedürfnisse der Gesellschaft abdecken können. Nur unter Ausnutzung aller verfügbarer Technologien kann dieses Ziel erreicht werden.

Zu S 77, 1. Absatz

Auch hier wird die Einhaltung des Grundprinzips der Technologieoffenheit gefordert.

Zu S 77, 2. Absatz

„... vor allem thermische Sanierung oder Ersatzneubau...“

Ergänzung:

„... vermindert werden. Ergänzend zur genannten thermischen Sanierung sollte auch dem systemischen Ansatz Bedeutung geschenkt werden. Der Systembetrachtung ("Smart Home") kommt nicht nur bei der Neuinstallation, sondern auch bei der Sanierung und Optimierung bestehender Anlagen eine entscheidende Bedeutung zu. Es ist daher wichtig, alle verfügbaren technologischen Systeme (beispielsweise Lichtsteuerung) bei Renovierung des Bestandes technologieneutral zuzulassen und den Gebäudesektor als ganzheitliches Energiesystem zu betrachten.

Zu S 77, 5. Absatz

„... Biobasierte Produkte ... thermisch verwertet werden können. ~~und damit auch eine klimaschonende Entsorgung möglich ist.~~“

Zu S 78 oben

„... sowie regionale nachhaltige Kreislaufmodelle notwendig sind.“

Zu S 78, Bioökonomiestrategie

Ergänzung:

„Das Potential der Bioökonomie ist von der Verfügbarkeit forstlicher Biomasse bzw der heutigen Entnahme und seiner Wechselwirkung mit der CO2-Senke Wald abhängig. Ziel muss eine nachvollziehbare Reduktion der CO2-Emissionen auf Basis von Lebenszyklusanalysen sein. Traditionelle Wertschöpfungsketten, die von der Bioökonomie unterstützt, begleitet und ergänzt werden, sind der Motor zur Rohstoffverfügbarkeit. Marktverzerrungen und negative Auswirkungen auf Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit, auch in anderen Branchen, müssen vermieden werden.“

Zu S 80, Österreichs Anteil erneuerbarer Energie bis 2030 und indikativer Zielpfad 2021 bis 2030

In Bezug auf das 100% erneuerbare Stromziel ersuchen wir nachstehende Ergänzung im 4. Absatz, 2. Satz aufzunehmen:

„Regel- und Ausgleichsenergie zur Stabilisierung des Netzbetriebs werden für die Berechnung der zu 100% erneuerbaren Stromversorgung nicht einbezogen. Ebenso wird die Stromerzeugung für netzbetriebsnotwendige Flexibilität sowie die Bereithaltung gesicherter Leistung zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit nicht einbezogen.“

Zu S 81, 2. Absatz, Infrarotheizung

Im 2. Satz sollte aus Gründen der Technologieneutralität die „Infrarotheizung“ ergänzt werden:

„Trotz des bereits heute erheblichen Stellenwerts von erneuerbarer Energie im Wärmemarkt besteht nach wie vor eine hohe Abhängigkeit von importierten fossilen Energieträgern. Um diese Abhängigkeit zu vermindern, werden Biomasse, Solarthermie, Infrarotheizung und Umgebungswärme bis 2030 sowohl als Direktheizung als auch als Fernwärme weiter ausgebaut werden.“

Zu S 81, 83, 162, Anhebung des Bioethanol-Anteils im Benzin von 5% auf 7-10%; Beimischung von synthetischen Dieselkraftstoffen aus Erneuerbaren von rd. 3 %

Bereits heute wird im Verkehrsbereich ein wichtiger Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase geleistet. Allein durch den Einsatz von Biokraftstoffen konnten 2017 über 1,5 Mio t CO2-Emissionen eingespart werden. Durch nachhaltige flüssige Kraftstoffe - wie bereits verfügbare nachhaltige Biokraftstoffe - und gasbasierte Treibstoffe wie (Bio)CNG wird

heute ein wesentlicher Beitrag zur Dekarbonisierung der Mobilität geleistet. Die Mineralöl-industrie arbeitet intensiv daran, den Einsatz von biogenen Rohstoffen in ihren Kraftstoffen zu steigern, um deren CO₂-Intensität auch auf künftige gesetzliche Anforderungen zu reduzieren. In diesem Kontext untersucht beispielsweise die OMV das vielversprechende Thema der Mitverarbeitung biogener Einsatzstoffe gemeinsam mit fossilen, erdölbasierten Rohstoffen in der bestehenden Hydrieranlage der Raffinerie (Co-Processing).

Die Einführung von E10 soll frühestens Anfang 2021 erfolgen, da dies die Bestimmung der Kraftstoffverordnung § 3 Abs 2 erfüllt und zusätzlich eine Vorlaufzeit zur Umstellung gewährleistet wird. Eine solche Umstellung sollte komplett zu einem Stichtag erfolgen. Einen Bestandsschutzkraftstoff ab 2021 unterstützen wir nicht.

Zu S 81, Erneuerbares Gas

Erdgas soll schrittweise durch grünes Gas ersetzt werden - mit dem Ziel, Österreichs Gasversorgung bis 2050 möglichst zu 100% mit erneuerbaren Gasen zu decken. Statt fossilem Erdgas wird künftig immer mehr erneuerbares Gas (Biogas, synthetisches Methan oder Wasserstoff) über das Verteilernetz zu den Verbrauchern transportiert. Zahlreiche Studien zum Thema erneuerbares Gas zeigen, dass ausreichende Potenziale vorhanden sind und Gas die kosteneffizienteste Form der Dekarbonisierung, insbesondere im Wärmebereich, ist. Die flexible Nutzung und die freie Wahl der Energieträger im Wärmebereich darf daher nicht eingeschränkt werden.

Die Nutzung der Erdgasinfrastruktur ermöglicht einen kosteneffizienten Umstieg von Erdgas auf grünes Gas und unterstützt damit die Dekarbonisierung des Wärmemarktes. Nicht der Rückbau der Gasinfrastruktur, sondern der kostengünstige Austausch von fossilen Energieträgern durch erneuerbares Gas muss im Fokus stehen. Die im NEKP angeführte Einschränkung der Gasinfrastruktur im Neubau bzw der Verdichtung ist daher weder nachvollziehbar noch sinnvoll und in Hinblick auf einen kosteneffizienten Klimaschutz abzulehnen (siehe auch Seite 131f). Anstatt auf Ge- und Verbote zu setzen, sollte vielmehr die Umstellung auf erneuerbare Gase bis 2050 forciert werden.

Die Entwicklung eines Systems von Herkunftsnachweisen muss für Unternehmen praktikabel und leicht administrierbar sein. Es darf nicht im Widerspruch zu europäischen Ideen stehen. Idealerweise gelten die Klassifikation und der Herkunftsnachweis der Gase europaweit, und es gelten auch europaweite Standards für den zulässigen Anteil von H₂ in Gasnetzen - zwecks Erhalt eines einheitlichen europäischen Markts.

Zu S 81, letzter Absatz, Erneuerbare Energien im Verkehr

Die Beimischung von synthetischem Diesel (e-Fuels) ist eine sinnvolle Maßnahme. Wichtig ist, dass Österreich auf EU-Ebene auf eine Anrechnung im Rahmen des EU-Flottenverbrauchs hinwirkt. Die Anrechnung auf den Flottenverbrauch ist für die Durchsetzung von e-Fuels ein wesentliches Kriterium. Dies entspricht auch einer im Rahmen der österreichischen Wasserstoffstrategie ausgearbeiteten Maßnahme.

Bei der Gestaltung dieses Ziels müssen die realen Gegebenheiten berücksichtigt werden - wie etwa der aktuell geringe Reifegrad der Produktion oder der erforderliche hohe Investitionsbedarf.

Im Verkehrssektor müssen noch Punkte, wie etwa die Klärung des Beitrags an fortschrittlichen Biokraftstoffen, welcher von 2021 bis 2030 in Österreich vorgesehen ist sowie die damit verbundene Gestaltung des Zielpfads, definiert werden.

Daneben gilt es auch die Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sowie die Begrenzung für den Anteil von Biokraftstoffen, die aus den in Anhang IX Teil B aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, festzulegen. Bezüglich letzterem ist vor

allem von Interesse, ob Österreich bezüglich einer Erhöhung der Begrenzung von 1,7%-e bei der EU anfragen wird.

Ergänzung nach dem letzten Absatz:

„Zusätzlich soll durch die Forcierung der Gasmobilität das Potenzial von erneuerbarem Gas zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehr erschlossen werden.“

Zu S 82, Erwartete Zielpfade für den sektorspezifischen Anteil an Energie aus erneuerbaren Quellen am Bruttoendenergieverbrauch im Zeitraum 2021-2030 in den Sektoren Strom, Wärme und Kälte, Verkehr

Auch in diesem Kapitel, 2. Absatz, 2. Satz soll angeführt werden, dass die Stromproduktion aus dem Engpassmanagement (Netzreserve) ausgenommen werden muss. „Regel- und Ausgleichsenergie zur Stabilisierung des Netzbetriebs sowie Maßnahmen zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit (zB Engpassmanagement) sind für die Berechnung des 100%-Ziels nicht einzubeziehen...“

Zu S 83, 129, Gebäude und Wärme - Ersatz von fossilem Gas in nach 2020 errichteten Gebäuden

Der Raumwärmesektor hat ohne Zweifel großes Dekarbonisierungspotential, insbesondere im Bereich thermischer Sanierungen. Die Komponente der Leistbarkeit von Energie, insbesondere für Endverbraucher in den Ballungszentren sowie die soziale Komponente der zentralen Energieversorgung darf dabei aber nicht außer Acht gelassen werden. Gerade im Gebäudebestand (zB in Städten) ist es ökonomisch nicht zielführend, die zentrale Versorgung von Erdgas auf Einzelheizungen umzustellen. Auch Fernwärme ist nicht überall verfügbar. Überdies ist Erdgas feinstaubarm, was in Ballungszentren ein besonders wichtiges Argument für den Energieträger Erdgas ist.

Eine generelle „Abkehr“ von sogenannten fossilen Heizungssystemen - auch in nach 2020 errichteten Gebäuden - ist äußerst kritisch zu sehen, denn auch zur Einspeisung von grünem Gas (Biogas, synthetischem Gas), bedarf es einer entsprechenden Heizungsinfrastruktur. Bereits bestehende Infrastruktur (Leitungen, Thermen etc) kann mit ohne nennenswertem Mehraufwand weiterhin genützt werden.

Die bereits gut ausgebaute Infrastruktur bietet den Vorteil, dass verfügbare Systeme schrittweise von fossilen auf erneuerbare Energieträger umgestellt werden können. Dabei soll vor allem im Raumwärmebereich mit dem Einsatz von grünem Gas begonnen werden. Bei Umstellung des Raumwärmebereichs auf erneuerbare Energie müssen 27 TWh pro Jahr substituiert werden.

Zu S 85, Umstieg auf Null- und Niedrigstemissionsfahrzeuge

Hier soll, anstelle der Schwerpunktverschiebung, von einer deutlichen Steigerung gesprochen werden. Schwerpunkt würde bedeuten, dass der Anteil dieser Fahrzeuge in den Neuzulassungen höher ist, als der von Benzin oder Diesel PKW, was in Anbetracht des derzeitigen Anteils unrealistisch ist. Da der Anteil der neuzugelassenen E-Fahrzeuge von der Nachfrage der Kunden abhängt, und diese ihre Entscheidung unter anderem von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Ladestationen abhängig machen, sollte von positiven Anreizen wie beispielsweise Förderungen gesprochen werden.

Formulierungsvorschlag:

„Klares Ziel Österreichs bis zum Jahr 2030 ist es, bei der Neuzulassung eine (deutliche) Steigerung von emissionsfreien PKW und leichten Nutzfahrzeugen durch positive Anreize, wie beispielsweise Förderungen, zu erreichen. Bei LKW und Bussen wird bis zum Jahr 2040 angestrebt, eine deutliche Steigerung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge mit Hilfe konkreter positiver Anreize zu erreichen.“

Zu S 87 unten, Energieeffizienz

Die Lieferantenverpflichtung nach dem Bundes-Energieeffizienzgesetz (EEffG) ist mit einem bedeutenden bürokratischen und finanziellen Aufwand verbunden – die Voraussetzung für die Meldung von Maßnahmen und deren Dokumentation binden erhebliche personelle Ressourcen. Die anstehende Umsetzung der novellierten EU-Energieeffizienz-Richtlinie (EED) sollte für eine Reform des österreichischen Energieeffizienzsystems genutzt werden. Dabei sollte auf strategische Maßnahmen gesetzt werden, die direkt an bestimmten Verbrauchsmustern ansetzen (zB öffentlicher Verkehr, Gebäudesanierung).

Die Umsetzungsfrist des Art 7 EED endet am 25. Juni 2020. Im Rahmen des NEKP müssen die Mitgliedstaaten bis Ende 2019 nur ihren indikativen nationalen Energieeffizienzbeitrag und die im Zeitraum 2021 - 2030 zu erreichenden kumulierten Energieeinsparungen gemäß Art 7 EED bekannt geben. Daher bedarf es auch keiner Erwähnung der Umsetzungsvarianten für Art 7 EED. Wir schlagen daher folgende Änderung auf Seite 87 letzter Absatz vor:

„Die Umsetzung von Art. 7 gemäß Richtlinie 2012/27/EU erfolgt aktuell durch eine Kombination aus strategischen Maßnahmen (Art. 7b) und Verpflichtungssystem (Art. 7a). Die Umsetzung von Art. 7 der novellierten Energieeffizienz Richtlinie 2018/2002/EU erfolgt durch strategische Maßnahmen sowie einem etwaigen Verpflichtungssystem; die jeweiligen Anteile zur Zielerreichung werden im Zuge des nationalen Gesetzgebungsverfahrens festgelegt werden.“

Zu S 90, Sicherheit der Energieversorgung

Wir teilen die Auffassung, dass die Aufrechterhaltung des hohen Niveaus der Versorgungssicherheit bei der Transformation des Energiesystems oberste Priorität hat. Besonders positiv wird gesehen, dass bereits getätigte Investitionen (Leitungen, Speicher oder Kraftwerke) bei der Transformation des Energiesystems optimal genutzt werden sollen und diese Infrastrukturen neue, zusätzliche Aufgaben übernehmen müssen.

Die Gasinfrastruktur wird auch in Zukunft einen essentiellen Beitrag zur Sicherheit der Energieversorgung leisten. Wichtig ist im Zuge der Aufrechterhaltung der Sicherheit der Energieversorgung, dass für den weiteren notwendigen Ausbau der (Klein-)Wasserkraft, der Windenergie sowie der PV-Anlagen von den Energieversorgern ausreichend Zugangspunkte bereitgestellt werden. Gerade bei Großanlagen kann dies mitunter schwierig sein.

Zu S 92, Zieldimension Energiebinnenmarkt - Nationale Ziele

Wir begrüßen die Feststellung, dass vorhandene (Gas)-Netzinfrastrukturen zusätzliche Aufgaben übernehmen sollen (zB Power-to-Gas) und somit einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Energiesystems leisten.

Zu S 93, Zentrale Vorhaben für die Gasfernleitungsinfrastruktur

Entsprechend der Argumentation zum Koordinierten Netzentwicklungsplan (KNEP) (Seite 50), soll auf Seite 94, 1. Absatz, 2. Satz wie folgt geändert werden:

„Ebenso werden alle wirksamen Maßnahmen zur Optimierung und zum bedarfsgerechten Ausbau des Gasnetzes im Rahmen der langfristigen Planung (LFP) auf Verteilerebene sowie zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit im Gasbereich im Rahmen des zehnjährigen Koordinierten Netzentwicklungsplans (KNEP) auf Fernleitungsebene festgehalten.

Zu S 93, Eckpunkte

Ergänzungsvorschlag: *„Gebäude als Speicher in das System integrieren“*

Gebäude können künftig einen wichtigen Beitrag als Speicher leisten.

Zu S 97, Haushalte, Gewerbe und Industrie sollten in die Lage versetzt werden, sich aktiv am Energiemarkt zu beteiligen und auf Preissignale zu reagieren

Für die entsprechenden Dienstleistungen der produzierenden Industrie (zB für die Bereithaltung von Kapazitäten) müssen dieselben Marktzugangsmöglichkeiten gelten wie für die entsprechenden Anlagen des Energiesektors.

Zu S 98, Die Kosten für Erhalt bzw Ausbau der für die Transformation des Energiesystems notwendigen Netzinfrastruktur müssen auch bei steigender Eigenversorgung auf alle Netznutzerinnen und -nutzer fair verteilt werden

Diese Kosten müssen fair zwischen allen Netznutzern verteilt werden. Eine Elektrifizierung industrieller Prozesse bzw eine Umstellung auf Breakthrough-Technologien, die auf Wasserstoff basieren, ist nur dann wirtschaftlich darstellbar, wenn die Vollkosten für Strom, einschließlich „politischer“ Kostenbestandteile, international wettbewerbsfähig bleiben.

Zu S 99, Marktintegration - Nationale Ziele (wenn gegeben) zum Schutz der Energieverbraucherinnen und -verbraucher sowie zur Verbesserung des Wettbewerbs bei Energiehandelsunternehmen

Im letzten Absatz dieses Kapitels wird als Beispiel für Vorhaben zum Schutz von Verbrauchern ein „Nah- und Fernwärmegesetz“, das auch Verbraucherinnen- und Verbraucherschutzregeln beinhaltet, angeführt. Die Sinnhaftigkeit eines derartigen Sondergesetzes ist nicht ersichtlich, da alle Fernwärmeverträge in Österreich dem Konsumentenschutz unterliegen. Forderungen nach Spezialgesetzen für den Bereich Fernwärme in Anlehnung an den regulierten Bereich wären ein unnötiger Aufwand. Es gibt bei Fernwärmeanbietern (wie auch bei anderen Energieversorgern) mehrstufige Mahnverfahren. Eine etwaige Absperrung ist immer nur die Ultima Ratio, wenn alle Versuche einer Klärung gescheitert sind. Zudem haben große Anbieter bestens ausgebildete „Ombudsteams“, die sich mit qualifizierten Sozialarbeitern um Härtefälle bemühen und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden oder karitativen Einrichtungen an einvernehmlichen Lösungen arbeiten. Städte, Gemeinden und Fernwärmeanbieter nehmen ihre soziale Verantwortung wahr.

Zu S 102, Zieldimension Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit

Hier wäre ein Unterpunkt „ii a neu. Nationale Strategien zur Förderung von Innovation im Bereich der energieintensiven produzierenden Industrie“ wünschenswert. Dieser sollte jeweils eine rein nationale, eine rein EU- und eine kombinierte Komponente enthalten. National gehört zumindest die Einführung eines ETS-Kompensationssystems und die Etablierung eines nationalen Innovationsfonds, der aus den ETS-Versteigerungserlösen dotiert wird, dazu. Auf EU-Ebene zählt zB die Unterstützung der Industrie beim Zugang zum EU-ETS-Innovationsfonds (auch im Sinne der Schonung nationaler Budgets) dazu. Schließlich sollte sich Österreich auch für die Etablierung von IPCEIs unter aktiver österreichischer Beteiligung für die Wertschöpfungsketten „Low CO₂-Emission Industries“ und „Hydrogen Technologies and Systems“, insbesondere für die ersten großindustriellen Deployment-Investitionen, einsetzen.

Zu S 104, Sektorkoppelung

Wir begrüßen das Bekenntnis zur Verknüpfung von Sektoren.

Folgende Ergänzung ist daher notwendig:

„Erarbeitung integrierter Systemlösungen für die Kopplung von Infrastrukturen, Technologien und Dienstleistungen für Strom, Gas, Wärme und Mobilität.“

Zu S 105, Breakthrough-Technologien

Es ist wichtig, auch Industrien zu stärken, die absolut gesehen einen kleinen, jedoch relativ gesehen einen starken Break-Through aufweisen. Dies sollte beim Leuchtturmprojekt „Break-Through-Technologien“ für die Industrie ergänzt werden.

Zu S 107, Nationale Ziele zur Wettbewerbsfähigkeit, soweit gegeben

Diese einschränkende Formulierung wird der Tragweite des Themas nicht gerecht. Zur Absicherung der Wettbewerbsfähigkeit der am meisten betroffenen energieintensiven Industrien sollte eine konkrete Liste mit entsprechenden Maßnahmen im Dialog mit den betroffenen Branchen erstellt werden, die die künftige Energiebewirtschaftung ebenso enthalten wie Handelsschutz.

Zu S 107, Auswirkungen auf Arbeitsplätze

Es darf keinesfalls sein, dass (wie in Deutschland bei der gescheiterten Energiewende passiert), unsere "Energiewende" mit öffentlichen Mitteln indirekt Arbeitsplätze in Asien subventioniert und Arbeitsplätze in Österreich verloren gehen. Darunter sind nicht nur Arbeitsplätze im Bereich Forschung und Entwicklung, sondern auch die nachhaltige "Produktionswerkbank" zu verstehen.

Zu S 108, Carbon Leakage-Schutz

Der Carbon Leakage-Schutz muss fortgeführt und deutlich verbessert werden. Kosten heimischer Unternehmen im hohen zwei- bis dreistelligen Millionen-Euro-Bereich aufgrund struktureller Unterdeckung sind eine große Herausforderung. Das bisherige Instrumentarium war auf CO₂-Preise von 5 Euro/t ausgelegt. Bei CO₂-Preisen im Bereich des Fünffachen reicht die Schutzwirkung nicht mehr aus. Der Anteil der Gratiszertifikate ist für jene Standorte zu steigern, die dem technologischen Benchmark nahekomen.

Zu S 110, Österreich im EU-Mittelfeld bei Besteuerung von Energieerzeugnissen; Steuersätze auf Mineralölprodukte niedriger als in Nachbarstaaten (Tanktourismus)

Wie die Abgabenquote insgesamt, ist auch die Ökosteuerbelastung in Österreich in den vergangenen Jahren gestiegen. Insgesamt sind die Ökosteuern von 2000 bis 2018 um 70% auf 9,5 Mrd Euro erhöht worden. Ökologisch relevante Zahlungen sind im selben Zeitraum gar um 140% auf 5 Mrd Euro gewachsen. Dass Österreich Nachholbedarf bei Umwelt- bzw Ökosteuern hätte, trifft also nicht zu. Von 2000 bis 2016 sind die gesamten Umweltsteuern (auf Energie, Transport, Ressourcen und Umweltverschmutzung) in Österreich (+62%) wesentlich stärker gestiegen als in der EU (+47%) oder in Deutschland (+18%). Steuerliche Anreizsysteme muss es für alle CO₂-neutralen Technologien geben. Dabei muss immer das Innovationspotenzial von Antriebsstang und -energie gemeinsam betrachtet werden. So können zB auch Verbrennungsmotoren nicht nur wesentlich effizienter, sondern künftig auch mit emissionsarmen bzw CO₂-freien Treibstoffen betrieben werden.

Zu S 111, Umstellung auf Null- und Niedrigstmissionsfahrzeuge bei öffentlicher Beschaffung/Flotten

Eine richtlinienkonforme Umsetzung der Clean Vehicle Directive ist anzustreben, wobei die sinnvollste Antriebsart für den entsprechenden Mobilitätszweck gewährleistet werden sollte. E-Mobilität in Form von Strom und Wasserstoff, sollte darin genauso und gleichwertig berücksichtigt werden wie etwa CNG/BioCNG/LNG/BioLNG, oder nachhaltige erneuerbare oder strombasierte Kraftstoffe.

Zu S 111, Vorbildwirkung der öffentlichen Hand

Folgende Ergänzungen sind aufgrund einer anzustrebenden Technologieneutralität zu berücksichtigen:

„Umsetzung und konsequente Weiterentwicklung des naBe-Aktionsplans und der dazugehörigen Kernkriterien für die Anschaffung von Fahrzeugen:

- *Weiterentwicklung der Mindestanzahl von emissionsfreien Fahrzeugen bei Neubeschaffungen (Zero Emission Quote) auch unter Berücksichtigung bilanzieller Null-emissionsfahrzeuge mit 100% erneuerbarem Kraftstoff;*

- *Weitergehende jährliche Reduzierung der CO₂-Flottenobergrenzen, auch unter Berücksichtigung des Einsatzes von erneuerbaren Kraftstoffen, für die Beschaffung konventioneller Fahrzeuge;*

Zu S 114, Elektrifizierung des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs leistet wesentlichen Beitrag zur CO₂- Emissionsreduktion im Verkehr sowie

zu S 121, Elektrifizierungsoffensive (batterieelektrisch, Wasserstoff, auf Basis erneuerbarer Energie)

Im Sinne von Technologieneutralität sollte eine „Offensive für alternative Antriebe“ gesetzt werden, bei der auch bestehende Alternativen wegen ihrer kurzfristigen Wirksamkeit auf die Gesamtziele gefördert werden sollten. Auch durch den Einsatz von Biokraftstoffen kann ein wesentlicher Beitrag zur CO₂-Emissionsreduktion geleistet werden. Darüber hinaus kann in Zukunft auch bereits bestehende Infrastruktur für erneuerbare flüssige oder gasbasierte Treibstoffe genutzt werden - etwa für synthetische oder strombasierte Kraftstoffe (e-fuels/Power2Liquid, recycled carbon fuels). Einige Bereiche wie Luftfahrt, Schifffahrt und Güterverkehr (LKWs) werden auch in Zukunft flüssige Energieträger benötigen. Auch der Sektor Chemie benötigt flüssige Kohlenwasserstoffe als Rohstoff.

Zu S 122 ff, Güterverkehr

Regulatorisch bedingte Lkw-Umwegverkehre durch Lkw-Fahrverbote sind zu vermeiden. Lang- Lkw sind zuzulassen. Zu den Lang-Lkw verweisen wir auf die positiven umweltpolitischen Erfahrungen der langjährigen Feldversuche in Deutschland, die folgende Erkenntnisse brachten:

- Zwei Lang-Lkw-Fahrten ersetzen drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw
- Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15% und 25%
- Kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur
- Keine Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße

(Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lang-lkw-aenderungsverordnung.html>)

Zu den Umwegverkehren verweisen wir auf die jüngsten Erfahrungsberichte zur Erlassung des Lkw-Fahrverbotes auf der B 320 (Ennstal-Bundesstraße in der Steiermark). Hier ergeben sich im überregionalen Verkehr Umwegmehrkilometer pro Richtung zwischen 110 - 180 km (je nach Verkehrsursprung und -ziel). Damit einhergehend ist ein Dieselmehrverbrauch zwischen 30 und 60 Liter.

Zur Veranschaulichung: Bei einem Dieselmehrverbrauch von 30 Litern ergeben sich somit schon bei einem Lkw ein Mehr an THG-Emissionen (CO₂-Äquivalent) iHv 92,46 kg/Fahrzeug (vgl Umweltbundesamt, Berechnung von Treibhausgas (THG)-Emissionen verschiedener Energieträger, <http://www5.umweltbundesamt.at/emas/co2mon/co2mon.html>)

Dieses „klimaschädliche“ Verhalten ist in solchen Fällen nicht dem Lkw zuzurechnen, sondern den gesetzlichen Rahmenbedingungen (bzw Lkw-Fahrverboten) geschuldet. Wenn daher Anreize zur ökologischeren Ausrichtung des Straßengüterverkehrs geschaffen werden sollen, dann muss es dem Straßengüterverkehr erlaubt sein, die kürzest mögliche Transportstrecke von A nach B in Österreich zu fahren. Dies würde einen wesentlichen und positiven Beitrag zur Klimabilanz des Straßengüterverkehrs leisten.

Zu S 124, Elektrifizierungsoffensive

Die Schaffung von Preistransparenz an den Ladestationen ist wesentlich, um die Elektromobilität zu unterstützen. Diese Vereinfachung kommt den Nutzern zugute und hilft somit der E-Mobilität.

Zu S 124, Rechtlicher Rahmen von Elektromobilitätsoffensive

Hier wird die Anpassung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes dahingehend gefordert, dass in

Taxi- und Mietwagen-Gewerbe neuzugelassene Kraftfahrzeuge ab 1.1.2025 nur mehr emissionsfrei betrieben werden sollen.

Die Branche der gewerblichen Personenbeförderung mit PKW ist verpflichtet eine gewisse Versorgungssicherheit zu garantieren, sei es im Krankentransport, beim Schülertransport oder im öffentlichen Verkehr. Wir müssen festhalten, dass derzeit und vermutlich auch 2025 noch keine emissionsfreien KFZ am Markt verfügbar sein werden, die in diesen unterschiedlichen Einsatzsituationen der gewerblichen Personenbeförderung praxistauglich einsetzbar sind.

Die Branche ist sich ihrer Vorbildrolle im Verkehr bewusst. Sie verlangt aber eine Weiterentwicklung nach Maßgabe der technologischen, finanzierbaren und wirtschaftlich darstellbaren Möglichkeiten, die natürlich die E-Mobilität im Fokus haben muss, die aber auch der Weiterentwicklung des Verbrennungsmotors, eine faire Chance gibt.

Zu S 125, Neue Mobilitätsdienste

Im Sinne der Nutzer sollten alle Carsharing-Angebote rechtlich gleichbehandelt werden, damit der Markt entscheidet, welches Produkt am besten ist.

Zu S 126, Verstärkte Kontrollen im Straßenverkehr

Die Abschaffung der Toleranzgrenzen bei der Geschwindigkeitsüberprüfung mag im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zumindest in der Theorie argumentierbar sein. Diese klassisch verkehrspolitische Forderung jedoch unter dem Deckmantel des Klimaschutzes ohne nähere Begründung zu fordern, ist nicht akzeptabel. Da im österreichischen Strafrecht eine Bestrafung nur bei einwandfrei nachgewiesener Tat zulässig ist, sind auch weiterhin Toleranzgrenzen nötig, um die Bestrafung Unschuldiger zu vermeiden. Dies deshalb, weil Messgeräte nicht immer exakt arbeiten oder auch in der Anwendung Ungenauigkeiten entstehen können, aber auch die Genauigkeit der Geschwindigkeitsmessung im Auto von Faktoren, wie beispielsweise dem Abnutzungsgrad der Reifen, abhängig ist.

Zu S 126, Prüfung der Anwendbarkeit von alternativen Kraftstoffen in der Binnenschifffahrt

Die Prüfung der Anwendbarkeit alternativer Kraftstoffe in der Binnenschifffahrt wird begrüßt. Zweifellos muss der Schifffahrtssektor (wie alle Sektoren im Allgemeinen und der Verkehrssektor im Besonderen) zu den sehr ehrgeizigen internationalen und europäischen Energie- und Klimazielen beitragen. In diesem Zusammenhang muss man berücksichtigen, dass die Schifffahrt in Zukunft auf flüssige und gasbasierte Kohlenwasserstoffe angewiesen sein wird.

Zu S 129, Neubau von Gebäuden

Hier sollte dezidiert nur auf fossile flüssige Brennstoffe für Raumwärme und Warmwasser im Bestand abgezielt werden, da diese im Neubau bereits jetzt nur mehr eine untergeordnete Rolle spielen. Hinsichtlich der Bedeutung der Wahl des Energieträgers und des Dämmstandards möchten wir auf die Verschärfungen durch die OIB Richtlinie 6 - Ausgabe 2019 verweisen. Der aktuelle Standard im Neubau hat keine großen Auswirkungen bei der CO₂-Emission, hier sind vielmehr die Leistbarkeit und die Versorgungssicherheit zu beachten. Den Bestandsgebäuden wird aufgrund oftmals fehlender thermischer Maßnahmen an der Bauphysik (Dämmung, Fenster etc) und aufgrund der „in die Jahre“ gekommenen Heizungsanlagen der Großteil der CO₂-Emission zuzuschreiben sein.

Wir schlagen folgende Änderungen vor:

„Nach 2020 errichtete Gebäude sollen weitestgehend ohne den Einsatz fossiler flüssiger Brennstoffe für Raumwärme, Warmwasser und Kühlung auskommen, wo wirtschaftlich und technisch möglich.“

Zu S 130, Ersatz fossiler Brennstoffe durch Erneuerbare und effiziente Fernwärme

Der Konsument sollte soweit möglich die freie Wahl haben, welchen Energieträger er zum Heizen nutzen möchte. Beim Ausstieg aus fossilen flüssigen Brennstoffen sind vor allem die hohen Umstellungskosten sowie die nicht überall gegebene Verfügbarkeit von leitungsgelassenen Energieträgern zu beachten.

Durch den verstärkten Einsatz von volatilen erneuerbaren Energieträgern ist in Zukunft der Bedarf an physischen Energiespeichern groß. Hier kann die Erdgasinfrastruktur aus mehreren Gründen die Herausforderungen der Zukunft einen unabdingbaren Beitrag leisten.

Daher braucht es eine Klarstellung, dass eine mit erneuerbarem Gas (Biomethan synthetisches Gas...) betriebene Heizanlage, wie andere erneuerbare Energieträger auch im Neubau eingesetzt werden kann und auch Förderkriterien erfüllen würden.

Daher schlagen wir folgende Änderungen vor:

„Eine konkrete Maßnahme dazu wird das „Erneuerbaren Gebot“ sein. Im Falle eines Tausches eines Kessels auf Basis fossiler *flüssiger* Energieträger wird angestrebt, ab 2021 - wo technisch und wirtschaftlich sinnvoll - nur noch Heizsysteme auf Basis hocheffizienter alternativer Energiesysteme einschließlich erneuerbares Gas einzusetzen. Nur in begründeten Ausnahmen soll ein Abweichen von diesem Gebot möglich sein.“

Ein geplanter Nicht-Ausbau des Erdgasnetzes zu Heiz-/Warmwasserzwecken kann in der Praxis nicht durchgeführt werden. Auch in Zukunft werden nach wie vor in vielen Fällen gasgeführte Wärmebereitstellungsanlagen notwendig sein. Zukünftige Heizsysteme (insbesondere in Stadtentwicklungsgebieten) werden zum Teil eine Kombination aus grünem Gas und alternativen Systemen (zB Wärmepumpen) sein.

Der Absatz „*Das Erdgasnetz soll zu Heiz/Warmwasserzwecken nach Möglichkeit nicht mehr ausgebaut werden; eine Verdichtung der Anschlüsse für Heizung und Warmwasser ist nur in Gebieten, wo keine Fernwärme (wenn sie ganz oder teilweise auf Energie aus erneuerbaren Quellen beruht oder aus hocheffizienten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen stammt) vorhanden ist, möglich.*“ ist zu streichen. Er widerspricht den Bestrebungen, Erdgas schrittweise durch Grünes Gas zu ersetzen, wie dies im darauffolgenden Absatz vorgesehen ist.

Folgende Punkte sind wie folgt zu ändern:

„~~Fossiles Gas soll im Neubau möglichst nur mehr in Form von erneuerbarem Gas wohl begründeten Ausnahmefällen zur Anwendung kommen, wobei Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen sind.~~“

Ein Ausbauverbot für Gasinfrastruktur im Neubau bzw der Verdichtung ist weder schlüssig noch sinnvoll, sofern erneuerbares Gas zum Einsatz kommt. Stattdessen sollte die Einführung von erneuerbarem Gas durch nationale Mechanismen und Anreize forciert werden, um Erdgas insbesondere im Haushalt kosteneffizient durch erneuerbare Alternativen (inklusive erneuerbarem Gas) zu ersetzen.

„Konsequente und harmonisierte Umsetzung der Anforderungen der „Alternativenprüfung“ bei Neubau und Sanierung - damit werden auch Gasheizungen sukzessive durch erneuerbares Gas oder andere erneuerbare Alternativen ersetzt werden, wo dies sinnvoll und zumutbar ist.“

Wie bereits oben ausgeführt, soll erneuerbares Gas als gleichwertige erneuerbare Alternative anerkannt werden.

Die Einrichtung von Gebieten mit leitungsgebundener Energieinfrastruktur mittels Energie-raumplanung wird zur Vermeidung von unwirtschaftlicher Doppelinfrastruktur grundsätzlich begrüßt. Der Ausbau der Fernwärme soll auf (volks-)wirtschaftlicher Basis (im Wettbewerb mit anderen Energieträgern) erfolgen.

Zu S 136, Zunahme der Wirtschaftsdüngervergärung

Der Identifikation von Standorten zur Errichtung von Biogasanlagen mit geeigneten Rahmenbedingungen (passender Viehbestand bzw Rohstoffaufkommen, kurze Wege, Einspeisemöglichkeit in Gasnetz) stehen wir positiv gegenüber. Zu diesem Vorhaben kann man von Seiten der Gasinfrastruktur auf die bestehenden Planungsinstrumente (Langfristigen Planung) aufsetzen und im Rahmen dieser die Forcierung von lokalen Biogaseinspeisungen ins Gasnetz mit allen Rahmenbedingungen umsetzen.

Zu S 137, letzter Absatz

Schadholz kann auch stofflich genutzt werden. Deshalb schlagen wir folgende Änderung vor:

„Neben einer stofflichen Nutzung kann Schadholz aus der Forstwirtschaft auch zur Herstellung von Fischer-Tropsch-Diesel für den Einsatz in Traktoren im Ausmaß von 50 % des technischen Potenzials bis 2030 verwendet werden.“

Zu S 142, Bioökonomie

Bioökonomie steht für ein Wirtschaftskonzept, das fossile Ressourcen (Rohstoffe und Energieträger) durch nachwachsende Rohstoffe in möglichst allen Bereichen und Anwendungen ersetzen soll.

Es fehlt der Verweis auf „Wechselwirkungen im Zusammenhang mit Flächen- und Nutzungskonkurrenzen“, Monitoring und CO₂-Einsparung.

Ergänzung:

„Als Emissionsverminderung gelten auch Erhöhungen der Senkenleistung, insbesondere im Wald (biologische Sequestrierung) und in Holzprodukten, sofern diese auf die nationale Zielerreichung anrechenbar ist.“

Zu S 143, letzter Absatz, Energieraumplanung und Gebäude

Im Zusammenhang mit der Energieraumplanung spielen auch Gebäude eine wesentliche Bedeutung. Daher sollte folgender Satz ergänzt werden:

„Gebäude spielen zudem als Energy-Hub und als Energiespeicher eine wichtige Rolle.“

Zu S 144, Abwärme

Wir begrüßen das Vorhaben, verstärkte Impulse zur Abwärmenutzung zu setzen. Diese ist durch Anreize zu forcieren. Wettbewerbsverzerrende Abgabe- und Abnahmeverpflichtungen werden aber abgelehnt.

Zu S 146, Ausarbeitung & Umsetzung einer Green Finance Agenda für Österreich

Die Green Finance Agenda für Österreich muss technologieneutral sein und auf Freiwilligkeit basieren. Dabei sollte der *Transition Phase* besondere Beachtung geschenkt werden, in der alle zur Verfügung stehenden Technologien gebraucht werden, um geltende Klimaziele zu erreichen. Es sollte darauf abgezielt werden, Sektoren zu inkludieren und nicht auszuschließen. Für den Erfolg der Green Finance Agenda, ist es wichtig, Experten aus den betroffenen Sektoren einzubinden, damit die Regelungen praktikabel gestaltet werden.

Zu S 152, Ausdehnung des Mineralrohstoffgesetzes/Beimischung Wasserstoff

Bezüglich der Ausdehnung der Anwendung des Mineralrohstoffgesetzes auf die bergbautechnischen Aspekte der Erzeugung von synthetischem Gas in geologischen Strukturen, merken wir an, dass man zunächst die Forschung und Anwendung von synthetischem Gas in geologischen Strukturen durch passende Rahmenbedingungen fördern muss. Erst in einem weiteren Schritt darf über die Besteuerung nachgedacht werden. Sonst wird es für Unternehmen wenig Anreiz geben, sich damit auseinanderzusetzen.

Zum 5. Absatz auf Seite 152: „*In Bezug auf Wasserstoff bzw generell erneuerbare Gase soll ...*“ merken wir wie folgt an: Es wird grundsätzlich die Initiative der Einspeisung und Beimischung von grünen Gasen (Biogas, Wasserstoff, PtG) begrüßt. Jedoch müssen bei der Einspeisung die lokalen technischen Gegebenheiten der leitungsgebundenen Infrastruktur berücksichtigt werden. Deswegen wäre eine Klarstellung bzw Erläuterung des Ausdrucks „Beimischungssatz“ notwendig.

Zu S 153, letzter Absatz, Länge der Förderlaufzeit

Die Länge der Laufzeit kann nur in Abhängigkeit vom konkreten Fördersystem bewertet werden; Vorgaben des EU-Beihilferahmens sind zu berücksichtigen.

Zu S 155, Photovoltaik allgemein bzw auf baulichen Anlagen und in der Fläche

Die kombinierte Nutzung von landwirtschaftlichem Ertrag und Photovoltaik in Form von AGRO-PV muss als mögliche Maßnahme berücksichtigt werden.

Zu S 157, Herkunftsnachweise für erneuerbare Energie

Idealerweise gelten die Klassifikation und der Herkunftsnachweis der Gase europaweit und gelten auch europaweite Standards für den zulässigen Anteil von H₂ in Gasnetzen - zwecks Erhalt eines einheitlichen Europäischen Markts. Vereinfachung und Internationalisierung der bestehenden Register sind notwendig, um Kosten drastisch zu senken.

Zu S 160, Wasserstoffstrategie

Wir begrüßen die umfassenden politischen Bemühungen auf nationaler als auch europäischer Ebene zum Zukunftsthema Wasserstoff (inklusive der IPCEI Wasserstoff). Dabei darf es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen zwischen stofflicher und energetischer Nutzung kommen. Im Bereich der Produktion, des Transportes, der Speicherung sowie auch des Einsatzes von Wasserstoff in der Mobilität als auch in industriellen Prozessen sind von politischer als auch regulatorischer Seite allerdings noch eine Vielzahl von Weichenstellungen vorzunehmen, um die zunehmende Verwendung von Wasserstoff in unserem Energiesystem zu forcieren und das damit verbundene CO₂-Reduktionspotential zu verwirklichen.

Die Wirtschaftlichkeit von erneuerbaren Wasserstoff-Projekten ist derzeit nicht gegeben. Um dieser Technologie zum Durchbruch zu verhelfen, sollte deshalb in einer Übergangsphase auch der Einsatz von konventionellem Wasserstoff forciert werden, um die notwendigen Demonstrationsprojekte durchführen zu können und parallel die notwendigen Kapazitäten für erneuerbaren Strom aufzubauen.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass - um Missverständnissen vorzubeugen - eine einheitliche Terminologie iZm den Bezeichnungen „nachhaltig“ bzw „erneuerbar“ eingehalten werden muss.

Im Dokument wird zwischen nachhaltigem und erneuerbarem Wasserstoff unterschieden. Diese Abgrenzung macht unter Berücksichtigung der Definitionen der Gaskennzeichnungsverordnung und der Ergebnisse der Arbeitsgruppen zur Wasserstoffstrategie absolut Sinn, zumal das Mengengerüst des erneuerbaren Wasserstoffs bei Weitem nicht ausreichend sein wird, um die Vorgaben zur CO₂-Einsparung bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit erreichen zu können.

Zudem werden aus industriepolitischen Gründen mit Sicherheit auch noch andere nachhaltige Formen zur Wasserstoffherzeugung notwendig sein, um die verschiedenen Bedarfe zu decken. Auf diesen Umstand haben neben RAG und OMV auch andere namhafte Industriebetriebe und Stakeholder mehrfach hingewiesen. In diesem Zusammenhang bestätigt auch das ALT, dass die aus lediglich erneuerbaren Energieträgern gewonnene Energie bei Weitem nicht ausreichen wird, um alle Sektoren (Industrie, Verkehr, öffentliche und private Dienstleistungen, private Haushalte und Landwirtschaft) versorgen zu können.

Darauf basierend schlagen wir vor, den Begriff des „erneuerbaren Wasserstoffs“ durch den Begriff „CO₂-neutraler Wasserstoff“ bzw. „dekarbonisiertes Gas“ zu ersetzen und/oder den eingeführten Begriff der „Nachhaltigkeit“ generell als Überbegriff zu verwenden und einheitlich im Dokument nur mehr von „nachhaltigem Wasserstoff“ zu sprechen.

Zu S 162, Umweltförderung im Inland

Für eine substanzielle Wirkung im Gebäudebereich, müssen auch Förderungen für Einzelmaßnahmen (etwa für den Fenstertausch) verstärkt werden. Die im Privatbereich gegebene Bindung dieser Maßnahmen an den Tausch des Energiesystems auf erneuerbare Energieträger ist nicht zielführend, weil es einschränkend wirkt und den Förderungswerber überfordert. Sinnvoller wäre ein steuerliches Anreizmodell, das sämtliche Maßnahmen einer effizienten und nachhaltigen Gebäudesanierung berücksichtigt.

Zu S 162, Weitere Anreize für den Ausbau erneuerbarer Energie

Im Unterpunkt Biokraftstoffe sind e-Fuels (synthetische Dieselkraftstoffe aus erneuerbaren Quellen) genannt. Wichtig ist hier die Anrechnung auf den EU-Flottenverbrauch, da diese sonst wenig Chancen auf Durchsetzung haben. Dies entspricht auch einer im Rahmen der österreichischen Wasserstoffstrategie ausgearbeiteten Maßnahme.

Zu S 163, Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz

Die angedachten (zielgerichteten) Förderungen und Anreizsysteme sehen wir positiv. Zu ergänzen ist, dass die Fernwärme einen wichtigen Eckpfeiler bei der Dekarbonisierung des Wärmesektors darstellt. Damit die Fernwärme auch weiterhin ihren hohen Beitrag zu einer modernen, ressourcenschonenden und klimaverträglichen Energieversorgung und zur Dekarbonisierungsstrategie der Bundesregierung bis 2050 leisten kann, ist eine mutige Unterstützung notwendig.

Zu S 163, Überregionale Kooperation: koordinierte Umsetzung von EU-Richtlinien (zB RED II)

In Bezug auf die nationale Umsetzung von europäischen Vorschriften im Energie- und Umweltbereich sollte generell eine weitgehende Harmonisierung angestrebt werden, um Marktverzerrungen zu vermeiden. Besonders wenn es um Straf- oder Ausgleichszahlungen geht, ist ein europäisches Level-Playing-Field wesentlich. Ein solcher Schwerpunkt bei einer vertieften überregionalen Kooperation ist daher sehr begrüßenswert.

Zu S 168-170, NEC: Maßnahmen zur Verringerung von Luftschadstoffen

Ein wichtiger Anreiz für die Entwicklung und das Inverkehrbringen von emissionsarmen alternativen Kraftstoffen ist die Anrechenbarkeit von solchen Kraftstoffen auf die CO₂-Flottenziele der Automobilhersteller.

Bei Maßnahmen zur Verringerung von Luftschadstoffen und potentiellen Emissionsreduktionsverpflichtungen ist besonders darauf zu achten, dass diese dort festgelegt werden, wo Potenziale liegen bzw dort, wo sie technisch machbar und wirtschaftlich leistbar sind. Im Zusammenhang mit NO_x-Emissionen ist dies besonders wichtig für die OMV Raffinerie in Schwechat, die in direkter Konkurrenz mit der 60 Kilometer entfernten Slovnaft Raffinerie in Bratislava steht, wo weitere Grenzwertreduktionen wirtschaftlich und vor allem technisch nicht mehr möglich sind.

Bei der Betrachtung der THG-Reduktionsziele muss berücksichtigt werden, dass die Einsparung von CO₂-Emissionen oft mit höheren Emissionen von Luftschadstoffen (wie Staub, NO_x etc) verbunden sein kann (zB Pellets). Österreich ist auch hier teilweise weit vom Zielpfad entfernt. Umso mehr muss auf Technologien Rücksicht genommen werden, die zu beiden Zielsetzungen (THG und Luftschadstoff-Reduktion) beitragen können.

Zu S 169, erster Absatz, Technologieneutralität

Der Satz „Die österreichische Verkehrspolitik setzt vor allem auf die Elektrifizierung der Verkehrsträger“ steht dem Prinzip der Technologieneutralität entgegen. Letztendlich sollen im Ergebnis die Emissionen sinken und nicht eine Technologie festgelegt werden. Es muss daher von Null- und Niedrigemissionsmobilität gesprochen werden. Entscheiden wird letztendlich der Nutzer, welche Form der Mobilität seine Bedürfnisse am besten deckt (Benzin/Diesel, e-Fuel, Brennstoffzelle, E-Mobilität, allenfalls auch Gasantrieb).

Zu S 171 ff, Identifikation und Abbau kontraproduktiver Anreize und Subventionen

Mit der suggerierten Umdeutung von nach Verwendung oder Verbrauchssektor differenzierter Besteuerung zu einer „umweltschädlichen Subvention“, werden volkswirtschaftlich - und zum Teil sogar ökologisch sinnvolle fiskalpolitische Lenkungsmaßnahmen - zur Zielscheibe ökologischer Kritik gemacht. Die vorgeschlagene Formulierung des „stufenweisen Abbaus“ ist daher nicht nachvollziehbar.

Ein Steuersystem reflektiert neben fiskalpolitischen Zielen immer auch wirtschafts- und sozialpolitische Ziele. In diesem Zusammenhang von Subventionen zu sprechen und alles nur unter dem Klimaaspekt zu sehen, ist ein problematischer Ansatz. Im Endeffekt führt die Infragestellung der Instrumente zu einer Erhöhung der Abgabenquote.

Wir fordern einen frühzeitigen und ergebnisoffenen Stakeholderdialog unter Einbeziehung der betroffenen Branchen und eine detaillierte Wirkungsfolgenabschätzung. Maßnahmen, für die es teils unionsrechtliche Argumente, teils standortbedingte Erfordernisse und Überlegungen gibt, sind insbesondere Energieabgabenrückvergütung, Dieselbesteuerung, Wohnbauförderung, Energieforschungsausgaben, Vorsteuerabzug von Fiskal-LKW und Förderungen von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK).

Zu S 172, Arbeitsdefinition zur Kontraproduktivität

Hier ist eine Klarstellung unabdingbar, dass Maßnahmen, die zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit unvermeidlich energieintensiver industrieller Aktivitäten dienen, nicht als kontraproduktiv gelten können, solange der Umstieg (etwa konkret in der Stahlherstellung) auf nicht-fossile Reduktionsmittel (zB grüner Wasserstoff) weder technologisch noch wirtschaftlich darstellbar ist. Dazu könnte man auf die „Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020“ aufbauen:

Punkt 167: „Während eine Ermäßigung der oder eine Befreiung von der Umweltsteuer dessen Ziel möglicherweise zuwiderlaufen, könnte sich ein solcher Ansatz in einigen Fällen dennoch als erforderlich erweisen, um zu vermeiden, dass die Unternehmen, die von der Steuer besonders betroffen wären, ansonsten in eine schwierige Wettbewerbslage geraten würden, so dass die Einführung einer Umweltsteuer von vornherein nicht in Betracht gezogen werden könnte“.

Zu S 175 ff, Verbesserung der Primärenergieintensität um 25-30% gegenüber 2015

Die Absenkung der Primärenergieintensität um 25-30% von 2015-2030, ist unrealistisch:

- Zwischen 2000-2015 stieg das BIP um 23% (1,4% p.a.) und der Primärenergieverbrauch (PEV) um 15,6% (1% p.a.), dh die Primärenergieintensität (PEI) sank um lediglich 6%.
- Zwischen 2015-2017 ist der PEV sogar gleich stark wie das BIP (~4,5%) gewachsen, dh es konnte keine Senkung der PEI erreicht werden.

Erfahrungswerte indizieren, dass ein Effizienzfortschritt von 1% pro Jahr erzielbar ist. Mit Fortdauer des Bemühens wird dieser Wert sinken, weil die „low hanging fruits“ dann schon geerntet wurden. Alternativ könnte das Ziel auf die Energieproduktivität (PEV/BIP-Einheit) abgestellt werden von zB +25-30% im Zeitraum 2005-2030. Dieses Ziel würde bei einem BIP von +1,4% p.a. und bei einem PEV von +0,2-0,5% p.a. erreichbar sein.

Bei den Zielen muss auch die Anrechnung von Maßnahmen, die der Verbesserung von Primärenergieeffizienz dienen (sind zB Maßnahmen im Erzeugungsbereich) zugelassen werden, nicht nur Endenergieeffizienzmaßnahmen.

Zu S 176, Umsetzung EED II

Die Lieferantenverpflichtung nach dem Bundesenergieeffizienzgesetz (BEEffG) ist mit einem bedeutenden bürokratischen Aufwand verbunden - besonders bei großen Energie-Unternehmen binden die Meldung von Maßnahmen und deren Nachweispflicht erhebliche personelle Ressourcen. Die anstehende Umsetzung der novellierten EU-Energieeffizienz-Richtlinie muss auch für eine Reform des österreichischen Energieeffizienzsystems genutzt werden. Dabei sollte verstärkt auf strategische Maßnahmen gesetzt werden, damit Förderanreize als Nachweis und Lenkung erfolgen.

Zu S 176, Energieeffizienz - Gebäude

Folgender Punkt ist aus energiepolitischer Sicht bzw aus Sicht der Energieeffizienz zu ergänzen:

„Gebäude spielen zudem als Energy-Hub und als Energiespeicher eine wichtige Rolle.“

Zu S 181, Zieldimension Sicherheit der Energieversorgung - Investitionen in Strom- und Gasnetzinfrastruktur inklusive Speicher und

Zu S 181, Speicherkapazitäten

Das Bekenntnis zu Gas ist jedenfalls zu begrüßen. Denn ein gut funktionierendes Energiesystem basierend auf einem ausbalancierten Energiemix ist essentiell für den wirtschaftlichen Erfolg Österreichs und Voraussetzung, um eine moderne, nachhaltige, leistbare und wettbewerbsfähige Energieversorgung dauerhaft sicherstellen zu können.

Die sichere, zuverlässige und leistbare Versorgung mit Energie muss zu jedem Zeitpunkt der Transformation des Energiesystems - und darüber hinaus - gewährleistet bleiben. Der Ausbau von volatilen Erneuerbaren Energieträgern muss zwingend mit dem Ausbau von Back-Up Systemen (Speicher und Kraftwerke, die jederzeit abrufbar sind) einhergehen. Es braucht die Bestandssicherung hocheffizienter Erzeugungsformen (KWK) und die Nutzung von flexiblen Kapazitäten (Gaskraftwerke).

Wir begrüßen die Überlegungen zur Belohnung systemdienlicher Speicher.

Zu S 182, Speicher

Im 2. Absatz, 2. Satz regen wir an, das Wort „neue“ vor „Speichertechnologien“ zu streichen. Pumpspeicherkraftwerke dürfen nicht ausgeschlossen werden.

Einen wichtigen Beitrag kann auch die systemdienliche Speicherung von elektrischem Strom in Form von thermischer Energie leisten. Daher ist folgender Punkt zu ergänzen:

„Systemdienliche Speicherung von elektrischem Strom in Form von thermischer Energie (zB Bauteilaktivierung).“

Zu S 183, Finanzierungsmaßnahmen

Bezüglich Zweckwidmung der Auktionserlöse ist eine Konkretisierung notwendig:

„Die Auktion von Zertifikaten ... auf Basis einer Zweckbindung zur Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen, insbesondere Innovationen, Technologien und Demo-/Pilotprojekten der dem EU-ETS unterworfenen Unternehmen der Industrie bzw der Luftfahrt sowie Kompensationsmechanismen darstellen können“.

Zu S 189, Nicht-Saldierung der Zählpunkte

Die Möglichkeit der Zählpunktsaldierung ist eine Forderung der betroffenen Betriebe und sollte umgesetzt werden. Für betroffene Betriebe würde diese Maßnahme nicht zu rechtfertigende Mehrkosten in Höhe von bis zu 100.000 Euro, je nach Netzebene, pro zusätzlichem Zählpunkt bedeuten. Hinzu kommen erhöhte leistungsbezogene Netzgebühren, die je nach Verbraucherprofil unterschiedlich hoch ausfallen. Die geplante Änderung würde somit zu erhöhten Strombezugskosten um bis zu 5% führen.

Zu S 189, Sektorkopplung

Hier möchten wir auf die Wichtigkeit einer generellen Gleichbehandlung von Kraftwerken der Energieversorgung mit jenen der Industrie hinweisen.

Zu S 194, Umsetzung der österr. Energieforschungs- und Innovationsstrategie & Energieforschungsinitiative - Mission Innovation

Die Industrie ist Treiber von Forschung und Entwicklung, die für die Transformation zu einem klimaneutralen Wirtschaftssystem unerlässlich sein werden. Um heute die Weichen für technologische Innovationen zu setzen, müssen zukunftsweisende Technologien bzw Projekte und Energieträger in politischen Strategien prominent platziert werden und das Prinzip der Technologieneutralität oberste Prämisse sein. Um neue, emissionsarme Technologien rasch zur Marktreife zu führen, müssen ambitionierte aber realistische Meilensteine gesetzt werden, wie zB die Unterstützung von konventionellen Energieanteilen in einer Übergangszeit - also nicht 100% grün schon morgen, sondern schrittweise - und im Sinne der Dekarbonisierung die Förderung von Technologien, die das Potential zur CO₂ Speicherung und/oder Weiterverarbeitung (CCU und Methanpyrolyse) haben. Andernfalls werden viele Technologien wie beispielsweise Wasserstoff den Durchbruch nicht schaffen.

Die oben erwähnten Technologien haben den Vorteil, dass bestehende Erdgasinfrastruktur genutzt und gleichzeitig vor Ort die CO₂-Emissionen vermieden werden können. Das ist vor allem für Industriebetriebe interessant. Forschungsmittel sollten dafür zur Verfügung gestellt werden.

Die Umsetzung einer österreichischen Energieforschungs- und Innovationsstrategie ist daher aus Industriesicht jedenfalls zu begrüßen. OMV hat sich mit der Aktivität „Kreislaufwirtschaft in der Industrie“ konkret am Umsetzungsplan im Bereich „Breakthrough-Technologies“ beteiligt. Das ReOil-Pilotprojekt in der Raffinerie Schwechat war der Ausgangspunkt dieser Aktivität.

Zu S 195, Breakthrough-Technologien für die Industrie

Im Sinne möglichst weitgehender Beiträge der Industrie zur Klimaneutralität müssen hier CCU/CCS-Technologien angeführt werden.

Zu S 198, Mission 1:

Folgender Punkt sind aus energiepolitischer Sicht bzw aus Sicht der Energieeffizienz zu ergänzen:

„Gebäude spielen zudem als Energy-Hub und als Energiespeicher eine wichtige Rolle.“

Bei den Leuchtturmprojekten verweisen wir ergänzend auf das Projekt holz.bau.mensch, das sehr gut die Themen Demographische Entwicklung, Verdichtetes Bauen, Stadtentwicklungskonzepte mit nachwachsenden Materialien, Holzbau in der Stadt, innovative Lösungen an Gebäuden bis hin zur Rohstoffverfügbarkeit abbildet.

Zu S 203, Breakthrough-Technologien für die Industrie

Für eine optimale und hocheffiziente Nutzung biogener Rohstoffe, konkret fester Biomasse und zur Dekarbonisierung der Sektoren Wärme, Verkehr und Industrie sollte die Technologie der Holzvergasung ein Bestandteil dieser Auflistung sein. Zum Potential der Biogasproduktion aus fester Biomasse wurde von Bioenergy 2020+ die Studie „Machbarkeitsuntersuchung Methan aus Biomasse“ mit vielversprechendem Ergebnis durchgeführt. Siehe dazu <https://www.initiative-gas.at/fileadmin/content/Studien/BioEnergy2020.pdf>.

Zu S 204, BTI 13, Altkunststoffe

Hier soll auch die thermische Verwertung in Verbindung mit CCU (zB CO₂ als Rohstoff für die chemische Industrie) mitbehandelt werden.

Zu S 205, Klima- und Energiefonds

Bestehende Formate (S. 205 - 207) sollten fortgeführt werden (Energieforschungsprogramm, die Vorzeigeregion Energie und Zero Emission Mobility). Sinnvoll sind insbesondere folgende neue Formate und Themen (ergänzend zu Seite 209 bis 211):

- Innovationspartnerschaft Energieinfrastruktur: Mit der Innovationspartnerschaft werden öffentliche Beschaffer bei der Entwicklung von Innovationen „Made in Austria“ und den erstmaligen Test von Prototypen im Feld unterstützt.
- Scale Up - Kleinserien zur Markteinführung von österreichischen Energieinnovationen
- Innovative Energiespeicher in und aus Österreich

Zu S 209, TAKE OFF-Programm - Forschungsschwerpunkt zu CO₂-freien Treibstoffen

Der Einsatz von nachhaltigem Flugtreibstoff ist derzeit minimal und seine Verfügbarkeit dürfte kurz- und mittelfristig auch begrenzt bleiben.

Aus unserer Sicht scheint dies zwei Hauptgründe zu haben:

- Die Produktion von erneuerbaren Kraftstoffen konzentriert sich derzeit auf Automobilanwendungen und kann im Luftfahrtsektor aufgrund spezifischer Anforderungen an das Produkt im Luftfahrtsektor (zB Kälteeigenschaften) nicht eingesetzt werden.
- Derzeit gibt es keine Investitionssicherheit für die Produktion von alternativen nachhaltigen Flugkraftstoffen. Dementsprechend sind die Kosten für alternative nachhaltige Flugtreibstoffe deutlich höher als für fossile Flugtreibstoffe (2-3 x) und daher für Fluggesellschaften wirtschaftlich nicht tragbar.

Aufgrund der hohen Produktionskosten und der hohen Komplexität der Genehmigungsverfahren wurden jedoch nur wenige Demonstrationsprojekte vorangetrieben. Verstärkte Forschungsinitiativen in diesem Zusammenhang sind daher zu begrüßen.

Zu S 212, IPCEI Wasserstoff

Unter diesem Titel sollte auch ein Budget für Carbon Direct Avoidance unter dem „Low CO₂-Emissions Industries IPCEI“ vorgesehen werden, oder, falls ein Budget für ein Wasserstoff-IPCEI festgelegt wird, sollte dies auch komplementäre Carbon Direct Avoidance-Projekte unter dem „Low CO₂-Emissions Industries IPCEI“ umfassen.

Um der Wasserstoff-Technologie zum Durchbruch zu verhelfen, braucht es sowohl auf nationaler als auch auf EU- Ebene entsprechende Förderregime. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang daher das Commitment Österreichs, für die Jahre 2021-2030 300 Mio Euro zur Verfügung zu stellen.

In der Dimension 5: Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit ist aus Gründen der für die Zielerreichung notwendigen Technologieneutralität zu ergänzen:

Zukunft flüssiger Energieträger:

Weltweit wird aufgrund der aktuellen klima- und energiepolitischen Entwicklungen an Anlagen geforscht, die flüssige Energieträger aus erneuerbarem Strom und Biomasse herstellen. Wir wollen auch in Österreich Forschungsanlagen für flüssige Energieträger errichten. Das Endprodukt ist vielseitig einsetzbar: im KFZ-Bereich, in der Luftfahrt und am Wärmemarkt.

Vorteile dieser Forschungsanlagen für flüssige Energieträger:

- Schaffung von qualifizierten Arbeitsplätzen
- Wertschöpfung, Kaufkraft und Wohlstand im Land
- Der Export des Know-how eröffnet Marktchancen und bedeutet einen enormen Hebel in der Klimapolitik

Gerade Österreich, mit seinen begrenzten Ressourcen, muss der Schwerpunkt auf einer innovationsbasierten Politik liegen. Wasserstoff, Grünes Gas und erneuerbare flüssige Energieträger sind Eckpfeiler der Klima- und Energiepolitik der nächsten Jahrzehnte.

Die Studie der Österreichischen Energieagentur bestätigt diesen Weg: *„... kann geschlossen werden, dass „green liquid fuels“ die Zielsetzungen der #mission2030 unterstützen und dass diese eine wichtige Rolle im Energiesystem der Zukunft einnehmen könnten.“*

Ein entscheidendes Element zum Erreichen dieses Zieles ist die Technologieneutralität. Nicht die Forcierung eines Energieträgers, sondern der Mix von verschiedenen Energieträgern (flüssig, fest und gasförmig) ist ein wichtiges Element der kommenden Energie- und Klimapolitik. Auch die Klimawissenschaft fordert, dass grundsätzlich alle Maßnahmen ergriffen werden und nicht ein Bereich a priori abgeschrieben wird, weil die Ziele mit einem Teil der möglichen Maßnahmen nicht erreicht werden können.

Flüssige Energieträger sind aufgrund ihrer Energiedichte, der Leitungsungebundenheit und der dezentralen Versorgungssicherheit (Krisensicherheit - Vorratshaltung) Grundlage für eines der effizientesten Heizsysteme. Auf diese Heizsysteme zu verzichten ist daher weder sinnvoll noch sozial verträglich. In Kombination mit Brennwertechnologie lässt sich der Rohstoffeinsatz um bis zu 40 % senken. Die Vereinigung der österreichischen Kessellieferanten unterstützt die Initiativen mit modernen Geräten. Flüssige nichtfossile Energieträger werden aber auch in Luftfahrt und Schifffahrt gebraucht werden, ohne Einbeziehung dieser Sektoren sind die Klimaziele ebenfalls in weiter Ferne.

Die Umstellung der Heizsysteme kostet dem Steuerzahler bei mehr als 600.000 Heizkessel Milliarden von Euro, und dem Kunden hohe Umrüstkosten. Dieses Geld, sinnvoll in F&E für flüssige Energieträger investiert, hat ein viel größeres CO₂ Einsparungspotential als alle anderen Fördermaßnahmen. Mit den nötigen Investitionen in Forschung und Innovation schaffen wir hochqualifizierte Arbeitsplätze, halten die Wertschöpfung im Land, machen uns unabhängig von Importen, können Versorgungssicherheit garantieren und haben einen viel größeren Wirkungshebel in der Klima- und Energiepolitik.

Zu S 251, Folgenabschätzung zu geplanten Politiken und Maßnahmen

Die fehlende Wirkungsfolgenabschätzung muss den betroffenen Wirtschaftskreisen zeitgerecht und mit der Möglichkeit einer Begutachtung übermittelt werden.

III. Zusammenfassung

Grundsätzlich lehnt sich der Entwurf an der #mission2030 der Klima- und Energiestrategie der letzten Bundesregierung an. Die Klima- und Energieziele basieren weitgehend auf der #mission2030 (Bandbreiten für Erneuerbare und Energieeffizienz). Dieses Programm ist das letzte unter breiter Beteiligung von Stakeholdern und Experten erstellte. Von ihm sollte erst abgegangen werden, wenn ein ähnlich fundiertes Programm zu neuen Erkenntnissen führt.

Es wird ein breiter Mix an Instrumenten dargestellt, der für die Transformation des Energiesystems erforderlich ist: Sektorkopplung, Greening the Gas, Wasserstoff, Green Finance. Genannt ist ua auch der zentrale regulatorische Rahmen des gerade in Ausarbeitung befindlichen Erneuerbaren Ausbau Gesetzes (EAG).

Neben zahlreichen für die Wirtschaft positiven Elementen wie

- der gleichrangigen Berücksichtigung der Dimensionen Wirtschaft, Ökologie und Soziales,
- der Prüfung einer Verkürzung der Abschreibungsdauer bei Investitionen in Effizienzmaßnahmen,
- der Entbürokratisierung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren,
- der Beseitigung von Barrieren im Wohnrecht,
- einer Sicherung des Carbon-Leakage-Schutzes,
- eine Berücksichtigung der Möglichkeiten von Carbon Capture and Utilization (CCU) für die europäische Industrie sowie
- der Bereitstellung eines österreichischen Beitrags von 300 Mio Euro für das IPCEI zu Wasserstoff für die Jahre 2021 bis 2030, etc

sind einzelne Punkte im Entwurf kritisch zu sehen.

Dies trifft auf die Erhöhung der Bandbreite beim Anteil erneuerbarer Energie am Bruttoenergieverbrauch von 45-50% auf 46-50% zu. Es besteht die Gefahr von Kompensations- und Strafzahlungen, wenn der Mindestwert nicht erreicht wird.

Die als Option vorgeschlagene Zweckwidmung der ETS-Auktionserlöse für klima- und energierelevante Projekte begrüßen wir. Die „Ausweitung des Handelssystems (ETS) auf weitere Sektoren“ ist für uns nur auf europäischer Ebene denkbar und umfasst gleichzeitig das Schaffen eines eigenen Systems für die Industrie (inklusive verstärktem Carbon Leakage-Schutz und eines einheitlichen Kompensationssystems für indirekte CO₂-Kosten).

Eine nationale CO₂-Steuer lehnen wir ab, denn das Ausmaß der Lenkungseffekte ist schwer vorauszusehen und mit negativen Begleiteffekten verbunden. Eine Bepreisung von CO₂ ist - abhängig von der Ausgestaltung - nur auf europäischer Ebene denkbar. Die „weitere Ökologisierung des Anreiz-, Förder-, und Steuersystems“ stellt auch für die WKÖ eine Option dar. Dazu haben wir bereits eine Reihe von Vorschlägen geliefert, welche im Entwurf des NEKP bisher nicht berücksichtigt wurden (zB steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen, KEST-Befreiung von grünen Finanzprodukten, gefördertes „Pendlerticket“).

Die Vorgabe, dass neu zugelassene Kraftfahrzeuge des Taxi- und Mietwagen-Gewerbes ab 1.1.2025 nur mehr emissionsfrei betrieben werden sollen, ist vor allem aus Gründen der Versorgungssicherheit nicht zielführend.

Zum Abbau von kontraproduktiven Anreizen und Subventionen (zB Dieselparadox, Energieabgabenrückvergütung, Wohnbauförderung, Pendlerpauschale) ist zu sagen, dass ein Steuersystem neben fiskalpolitischen Zielen immer auch wirtschafts- und sozialpolitische Ziele reflektiert. In diesem Zusammenhang von Subventionen zu sprechen und alles nur unter

dem Klimaaspekt zu sehen, ist problematisch. Einige behauptete umweltschädliche Subventionen sind der Regelung durch einen EU-Mitgliedstaat nicht zugänglich.

Bezüglich Grenzausgleichsmechanismen ist anzumerken, dass erst nach einer erfolgreichen Etablierung und Evaluierung eines WTO-konformen CO₂-Außenschutzes (Carbon Border Tax Adjustments) eine schrittweise Systemänderung vollzogen werden kann. Bis dahin ist die Zuteilung von freien Zertifikaten auf Basis verbesserter Carbon-Leakage-Regelungen fortzuführen und sogar noch zu verstärken. Die Umsetzbarkeit des Außenschutzes ist aus rechtlicher, politischer und praktischer Sicht fraglich.

Besonders kritisch sehen wir das Fehlen der Ergebnisse der Wirkungsfolgenabschätzung, da dies eine objektive und sachliche Bewertung des NEKP-Entwurfs erheblich erschwert. Um realistische Ziele festlegen zu können, sind detaillierte Berechnungen zur Machbarkeit und Leistbarkeit notwendig. Derartige Analysen sollten als Grundlage zur Zielformulierung bereits im Vorfeld des Prozesses ausgearbeitet werden. Diese gilt es dringend nachzureichen.

Versorgungssicherheit und Wettbewerbsfähigkeit müssen weiterhin zentrale Elemente des Plans sein. Dies muss sich in den Inhalten widerspiegeln, Bekenntnisse reichen nicht aus. Allein auf ökologische Nachhaltigkeit zu setzen genügt nicht. Energie muss für Haushalte und Unternehmen leistbar bleiben. Dies sieht auch die neue Langfriststrategie der EU vor. Die künftige Ausgestaltung der klima- und energiepolitischen Rahmenbedingungen ist für die Wirtschaft zentral.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär