



ÖAMTC-Stellungnahme zur „Mission 2030“ der Bundesregierung

Der ÖAMTC bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf einer Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung. Der Club begrüßt, dass die Bundesregierung mit der Erstellung einer Klima- und Energiestrategie für Österreich einen Prozess eingeleitet hat, damit ein nachhaltiges Energie- und Mobilitätssystem entwickelt werden kann. Ebenfalls begrüßt der ÖAMTC den parallel stattfindenden Diskussionsprozess zu der Strategie.

Gleichzeitig erwartet der ÖAMTC aber eine entsprechende Miteinbeziehung aller Sektoren und verwehrt sich gegen einseitige Maßnahmen. Die Details der Stellungnahme sind den thematisch gegliederten Punkten zu entnehmen.

Allgemeines/Ausgewogenheit

- Der Club bekennt sich als einer der größten Mobilitätsdienstleister Österreichs dazu, dass auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) seinen Beitrag zur CO₂-Reduktion leistet und es mittelfristig zu einem Umstieg auf „saubere“ Antriebstechnologien kommen muss. Gleichzeitig erwartet der ÖAMTC aber eine entsprechende **Miteinbeziehung aller Sektoren** und verwehrt sich gegen einseitige Maßnahmen.
- So enthält der vorliegende Entwurf zwar ein Bekenntnis der Bundesregierung, Bemühungen zur Festsetzung eines CO₂-Mindestpreises für die im EU Emissionshandelssystem (ETS) gehandelten CO₂-Zertifikate einzuführen, zu unterstützen. Der ÖAMTC vermisst jedoch eine klare Aussage, welchen **Mindestpreis** der Bundesregierung **für CO₂-Zertifikate** (entspricht dem Preis pro Tonne CO₂-Äquivalent) für angemessen hält. Angesichts der Detailtiefe die der vorliegende Entwurf hinsichtlich von Maßnahmen in anderen Bereichen, insbesondere dem Verkehrssektor erreicht, ist diese Unschärfe für immerhin 36,5 Prozent der in Österreich entstehenden THG-Emissionen unverständlich und inkonsistent. Diese "einseitige Unkonkretheit" birgt die ernste Gefahr, die Akzeptanz der gesamten Klimapolitik der Bundesregierung zu unterminieren.
- Innerhalb des Non-ETS-Bereiches gibt der vorliegende Entwurf konkrete Einsparungsziele für die Sektoren Verkehr (7,2 Mio. Tonnen THG-Emissionen) und Raumwärme (3 Mio. Tonnen THG-Emissionen) an. Es ist folglich irritierend, dass beim dritten großen CO₂-Emittenten im Non-ETS-Sektor, der **Landwirtschaft**, keine konkreten **Zielvorgaben** vorgesehen sind.

Grundsätzlich sollten alle Emittenten im Non-ETS-Bereich ihren Beitrag leisten, um den Eindruck einer Klientelpolitik von vorne herein auszuschließen.

- Im weiteren Prozess werden für den Sektor Verkehr im Rahmen des 'Sachstandsbericht Mobilität' Maßnahmen evaluiert und analysiert, damit das vorgegebene Ziel auch erreicht werden soll. Diesem Beispiel folgend sollten **auch für die Sektoren Landwirtschaft und Gebäude/Raumwärme Sachstandsberichte** erstellt werden.

- **Alle Maßnahmen**, die zur Reduktion der THG-Emissionen in den besagten Sektoren führen, sollten schließlich einem **Feasability-Check** unterzogen werden, der die Auswirkungen jeder Maßnahme jedenfalls hinsichtlich folgende Kriterien bewerten sollte:
 - a. Auswirkungen auf Haushalte, insbesondere in finanzieller Hinsicht
 - b. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft,
 - a. Auswirkungen auf das Steuersystem bzw. alle öffentlichen Haushalte
 - a. Akzeptanz in der Bevölkerung

Erst nach einem Feasability-Check aller Maßnahmen in allen wesentlichen Bereichen kann eine qualifizierte Entscheidung getroffen werden, welche Maßnahmen nachhaltig und effizient zur Reduktion der THG-Emissionen beitragen. Würden nur mögliche Maßnahmen in einem Bereich bewertet, hätte das unweigerlich eine unausgewogene Entscheidung hinsichtlich der am besten zu ergreifenden Einzelmaßnahmen zur Folge.

- Hinsichtlich der THG-Emissionen im Sektor Verkehr ist im Übrigen festzuhalten, dass rund die Hälfte der emittierten THG-Emissionen aus dem Güterverkehr stammt. Die im Entwurf angedachten Maßnahmen beziehen sich jedoch zum ganz überwiegenden Teil auf den MIV. Es ist unverständlich, warum nicht etwa auch **konkrete Lösungsansätze** für umweltfreundliche alternative Antriebstechnologien im **Lkw-Verkehr** erarbeitet werden. Insbesondere hinsichtlich der auf der Langstrecke eingesetzten Zugmaschinen mit hohen Kilometerleistung und kurze Lebenszyklen existiert ein großes Potenzial für rasch spürbare technologische Verbesserungen (z.B.: Europaweites LNG-Netz für Lkw).

Zur Mobilität im Speziellen

- In Zusammenhang mit Diskussion über die Zukunft der Antriebstechnologien begrüßt der ÖAMTC das im Entwurf vertretene Postulat der **Technologieneutralität** ausdrücklich. In diesem Sinn versteht der ÖAMTC auch die Ausführungen zur eMobilität. Die besondere Hervorhebung im Entwurf sieht der Club insofern in Frage gestellt, als eMobilität aus heutiger Sicht nur für einen Teil der nachgefragten individuellen Mobilität als adäquaten Ersatz taugt (z.B. urbaner Bereich). Eine Langstreckentauglichkeit von e-Fahrzeugen ist zurzeit nur sehr eingeschränkt gegeben, wobei der fehlende Ausbau von Ladeinfrastruktur dafür nur eine von mehreren Gründen darstellt.

- Der vorliegende Entwurf fokussiert insgesamt relativ rasch auf eine Reduktion der THG-Emissionen des Verkehrs. Es wird jedoch nach Meinung des ÖAMTC viel **zu wenig der Frage nachgegangen, warum bestimmte Verkehrsströme entstehen.**

Beispiel 1 Online-Handel

Der Online-Handel weist in den letzten Jahren enorme Steigerungsraten auf. In gleicher Weise wächst aber auch der dadurch notwendige Lieferverkehr, wobei zu bedenken ist, dass der Einzelversand von Produkten erheblich höhere Logistikaufwendungen nach sich zieht, als dieses traditionelle Lieferketten (Produktion - Großhandel - Einzelhandel - Konsument) je getan haben. Gleichzeitig sehen sich viele Kommunen mit sterbenden Einzelhandelsstrukturen konfrontiert. Nicht unerhebliche Beiträge zu dieser Entwicklung leistet auch die von der Politik geförderte Ausdünnung des ländlichen Raumes, wodurch dessen Bewohner längere Wegstrecken zu Versorgungseinrichtungen zurücklegen müssen. Naturgemäß steigt bei hoher Entfernung zu entsprechend sortierten Einzelhandelsgeschäften der Anreiz für Vertragsabschlüsse im Fernabsatz. Es wäre durchaus zielführend, das Phänomen Online-Handel auch in Zusammenhang mit der Klimastrategie zu diskutieren und grundsätzliche Leitlinien einer Regierungspolitik zu entwerfen.

Beispiel 2 Pendler

Insbesondere im ländlichen Raum sind viele Menschen auf den eigenen Pkw angewiesen, weil ihnen aufgrund der mangelnden regionalen Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln keine zumutbare Alternative zur Verfügung steht. Der ÖAMTC unterstützt den Ansatz der Bundesregierung hinsichtlich einer möglichen Verlagerung von Pendler-Verkehr auf Anreize anstatt auf Verbote oder Zwangsmaßnahmen zu setzen. Allerdings muss auch zur Kenntnis genommen werden, dass immer ein gewisser Prozentsatz an Pendel-Verkehr übrig bleibt, der aus Sicht der Betroffenen nicht zumutbar bzw. aus Sicht der öffentlichen Hand nur zu unfinanzierbaren Kosten auf den ÖV verlagert werden könnte. Darauf muss auch die Verkehrspolitik der Kommunen Rücksicht nehmen.

Was fehlt im Bereich Mobilität?

- **Besetzungsgrad erhöhen:** Der Besetzungsgrad der Pkw beträgt werktags im Österreich-Schnitt rund 1,3 Personen¹ und unterscheidet sich bezogen auf die Bezirke nur geringfügig. Aus Sicht des ÖAMTC sollte es ein wichtiges Ziel der Bundesregierung sein, Maßnahme zu ergreifen, damit der Besetzungsgrad im MIV werktags erhöht wird. Ein wichtiger Anreiz zur Förderung eines höheren Besetzungsgrades in Pkw wäre etwa die Schaffung von besseren rechtlichen & wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Fahrgemeinschaften. (zB.: Schaffung reservierter Spuren für mehrfach besetzte Pkw, die Einräumung des Rechtes zur Mitbenutzung von Busspuren, bessere steuerliche Rahmenbedingungen möglicher

¹ Österreich Unterwegs 2013/14, S. 64

Abgeltungen von mitfahrenden Passagieren, bessere Rahmenbedingungen bzgl. der "Gewerblichkeits-Grenze" etc.). Wie einige andere, bietet auch der ÖAMTC mittels 'Mobito' eine App-Plattform für 'ride sharing' (Fahrgemeinschaften) und das gemeinsame Nutzen von Fahrzeugen an. Ziel sollte sein, möglichst rasch durch Bewusstseinsbildung und Incentivierung den Besetzungsgrad von Pkw in Österreich auf 1,5 Personen zu erhöhen. Diese Maßnahme ist kostengünstig und würde zu einer raschen Reduktion sowohl bei CO₂ als auch Luftschadstoffen führen.

- **Stärkung des Mikro-ÖV:** Der klassische Öffentliche Nahverkehr weist insbesondere im ländlichen Raum ein strukturelles Problem auf, weil Angebot und Nachfrage nur sehr eingeschränkt zur Deckung kommen. Als Beispiel seien hier die überfüllten Busse auf manchen ÖV-Strecken zu Schulbeginn-Zeiten genannt, die in scharfem Kontrast zum Besetzungsgrad am Rest des Tages stehen. In diesem Zusammenhang ergibt sich aus Sicht des ÖAMTC ein enormes Potenzial für Effizienzsteigerungen bei der Vergabe von Transportaufträgen durch die öffentliche Hand. Es muss das Ziel sein, dass ein Erbringer öffentlicher Verkehrsdienstleistungen sein Angebot Tageszeit-abhängig flexibel der Nachfrage nach seinen Leistungen anpasst (Stichwort: Bus am Morgen und frühen Nachmittag, zu den übrigen Tageszeiten Sammeltaxis etc.). Ein weiteres Ziel muss es sein, dass private Transportunternehmen an diese Mikro-ÖV-Ausschreibungen gleichberechtigt teilnehmen können, sodass echte Wettbewerbs-Vergaben zustande kommen.
- **Mobility-as-a-Service (MaaS):** Wenn es das Ziel der Bundesregierung ist, den Nutzungsgrad öffentlicher Verkehrsmittel zu heben, dann muss ein freier Markt für Anbieter von integrierten Dienstleistungen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang muss man sich die Frage stellen, wie sinnvoll es ist, dass derzeit im öffentlichen Bereich zwei öffentliche „Ticketing-Plattformen“ (ÖBB/imobility/Wegfinder und Wiener Linien/upstream/Wien Mobil) geschaffen und entwickelt werden, zu denen private Anbieter nur teilweise eingeschränkt Zugang haben. Mittelfristig ist für die Schaffung attraktiver MaaS-Angebote zudem die Errichtung eines Wholesale-Marktes für ÖV-Leistungen zu überlegen. Wholesale Angebote von öffentlichen Verkehrsträgern könnten von MaaS-Aggregatoren genutzt werden, um neue Verkehrsangebotsbündeln zu schnüren, die insgesamt eine bessere Auslastung und Nutzung dieser öffentlich subventionierten ÖV-Verkehrs sicherstellen.
- **E-Fuels:** Einen wesentlichen Beitrag zur CO₂-Reduktion bei konsumentenfreundlicher Weiternutzung des Verbrennungsmotors kann die Entwicklung von so genannten E-Fuels spielen. Unter diesen Sammelbegriff fallen sowohl biogene Kraftstoffe der zweiten und dritten Generation als auch synthetisch erzeugte Kraftstoffe (Stichwort eGas). E-Fuels können grundsätzlich sowohl bei Benzin-, Diesel- und Erdgasmotoren eingesetzt werden. Der große Vorteil von E-Fuels gegenüber besteht darin, dass einerseits bestehende Infrastrukturen (Fuhrpark, Tankstellen) weiter genutzt werden können und andererseits die CO₂ Einsparungen - durch entsprechende Beimengungen zum herkömmlichen fossilen Kraftstoffen - unglaublich rasch, weil in der vorhandenen Flotte wirken. Bis 2030 könnten erhebliche Anteile des Kraftstoffeinsatzes durch alternative Kraftstoffe erfolgen. Darüber hinaus würde die Produktion dieser Kraftstoffe zur Gänze in Österreich erfolgen. Es ist zu

überlegen, E-Fuels auch als eigenen Forschungsschwerpunkt zu definieren.

MMag. Bernhard Wiesinger
Stefan Saumweber
ÖAMTC, Konsumentenschutz & Mitgliederinteressen

Wien am, 08.05.2018