

NEKP 2019: Expertenpapier zu zusätzlichen Maßnahmen im Verkehrssektor

Ausgangslage:

Das Umweltbundesamt präsentierte am 29.11.2019 das „Szenario WAM – NEKP Evaluierung“ vor VertreterInnen des BMNT, BMVIT und BMF. In diesem Szenario wurden zusätzliche Annahmen und Maßnahmen des Nationalen Energie- und Klimaplanes in den Sektoren Verkehr, Gebäude, Industrie, Energie und Landwirtschaft auf ihren Beitrag zur Zielerreichung untersucht.

Mit den zusätzlichen Annahmen und Maßnahmen wurden – trotz guter Fortschritte im Vergleich zum Szenario WEM – alle Ziele (teils knapp) verfehlt:

- Ziel EET Strom 100% bilanziell knapp verfehlt: 99,2% (-0,7 TWh)
- Anteil EET 46-50% Ziel knapp verfehlt: 45,6% (-10PJ BEV bzw. +5 PJ EET auf 46%)
- THG (non-ETS) -36% Ziel verfehlt: - 27% (-5 Mio.t)
- Primärenergieintensität 25-30% verfehlt: 20% (- 82 PJ PEV auf 25%)

Aufgrund der deutlichen Zielverfehlung bei den THG-Emissionen ergibt sich über die Periode 2021-2030 eine **kumulierte Abweichung zum Zielpfad iHv 27 Mio. t CO_{2e}** im Jahr 2030.

Besonders im **Verkehrssektor** ist die Zielverfehlung – trotz der Definition konkreter weiterer Maßnahmen – weiterhin evident (WEM 2019: 2005 – 2030: minus 6%; WAM NEKP 2019: 2005-2019: minus 18%).

Daher bat der Sitzungsvorsitzende SC Jürgen Schneider die ExpertInnen des Umweltbundesamts um Vorschläge zu zusätzlichen Maßnahmen, die eine Zielerreichung ermöglichen.

Einordnung der vorliegenden Ergebnisse:

Aus Sicht der ExpertInnen ist bei der Bewertung der Ergebnisse des „Szenario WAM – NEKP Evaluierung“ unbedingt zu beachten, dass die Modellierung durch das Projektkonsortium auf folgenden drei Inputgrößen basiert:

1. Seitens der Ressorts gemeldete Maßnahmen (z.B. zusätzliche Förderungen, konkrete Leistungsausweitungen Nahverkehr, Fern- und Nachtverkehr, Nahverkehrsmilliarde, Radverkehrsförderung, ordnungsrechtliche Maßnahmen wie Verschärfung der OIB Richtlinie, Gewichts- und Tempokontrollen, Verbot Heizöl im Neubau usw.)
2. Seitens der Ressorts gemeldete Ziele (z.B. Einsatz von erneuerbarem Gas an Sektorziel Gebäude in #mission2030 orientiert, Biomethan in non-ETS, Wasserstoff in Industrie in non-ETS und ETS, Klima- und Energieziele in Bundesländern, Ausbau von Strom aus erneuerbaren Quellen um 27 TWh bis 2030; 20% weniger Mineräldünger im Vergleich zu WEM; Weidehaltung von Milch & Mutterkühen bis 2030 um 30% erhöht; 30% des Gesamt-Wirtschaftsdüngers 2030 in Biogasanlagen behandelt; Rinderzahlen ab 2025 konstant usw.)
3. Annahmen zu seitens der Ressorts gemeldeter Maßnahmenbündel ohne weitere Spezifikation (z.B. Maßnahmenbündel Raumplanung inkl. Anpassung der Stellplatzregelung, Anhebung dicht Siedlungsstrukturen, Berücksichtigung ÖV Güteklassen usw.)

Das bedeutet, dass für die weitere Planung der Ressorts beachtet werden muss, dass ein Teil der Ergebnisse der Evaluierung auf der Modellierung von Zielen und Annahmen und noch nicht in jedem Fall konkreten Maßnahmen beruht. Darüber hinaus geht die Modellierung von der zeitgerechten und rechtswirksamen Implementierung von bspw. ordnungsrechtlichen Maßnahmen aus. Die Ergebnisse

können dann je nach Ausgestaltung konkreter Maßnahmen bzw. tatsächlicher Implementierung von Vorschriften noch abweichen.

So müssten in folgenden **Beispielsektoren** für folgende **beispielhafte** Annahmen und Ziele noch konkretere Maßnahmen spezifiziert werden:

- **Verkehr:** u.a. Umsetzung Clean Vehicles Directive (öffentliche Beschaffung Busse), Maßnahmenbündel Biokraftstoffe, Maßnahmenbündel Raumplanung inkl. Stellplatzregelung
- **Gebäude:** u.a. Ziele zu erneuerbarem Gas (inkl. Abstimmung zulässiger zusätzlicher Nachfrage nach leitungsgebundenen Energieträgern im Sektor Gebäude mit erwarteten Nachfragen anderer Sektoren und Nutzung von Potenzialen zur Bereitstellung von erneuerbarem Gas), Entnahme Ölkessel (Bestandsanlagen) aus dem System ab 2025. Darüber hinaus geht das Szenario von einer zeitnahen Implementierung der OIB-Richtlinie 6 aus, die bisher in keinem Bundesland erfolgt ist.
- **Landwirtschaft:** u.a. 30% Biomethanisierung; Greening the Gas (Notwendigkeit der Verstromung eines Teils der 30%, da kein Gasnetz in der Nähe der Tierbestände ist vs. aktuell stattfindende Reduktion der Verstromung aufgrund von Kosten); Erhöhung Weidehaltung von Milch- und Mutterkühen.

Zur Zielerreichung ist es aus Sicht der ExpertInnen unumgänglich, **konkrete Maßnahmen in allen Sektoren zu planen, umzusetzen und mit einem entsprechenden Monitoring zu ergänzen, um ggf. Maßnahmenumfang und -intensität zeitnah an einen Zielerreichungskurs anpassen zu können.**

Ergänzende Maßnahmen im Verkehrssektor:

- **Generell gilt:** Einzelmaßnahmen entfalten ihre volle Wirkung nur in entsprechenden Maßnahmenbündeln. Verkehrliche Maßnahmen entfalten ihr volle Wirkung erst mit entsprechenden ökonomischen Rahmenbedingungen. Entscheidend: **Maßnahmen des BMF wirken als Multiplikator für verkehrliche Maßnahmen. Gleiches gilt für eine wesentlich veränderte Raumplanung in Österreich. Ohne eine Form der CO₂-Bepreisung können Ziele nicht erreicht werden. Ebenso ist es essentiell bestehende kontraproduktive Subventionen und Anreize abzubauen. Dazu zählen finanzielle Anreize wie das Pendlerpauschale bzw. auch regulatorische Regelungen wie Tempolimits.**
- **Generell gilt:** Angesichts der massiven Herausforderungen besonders im Verkehrssektor muss betont werden, dass eine Zielerreichung **grundsätzlich möglich ist**. Allerdings erforderte diese eine **massive Abkehr vom derzeitigen Business-as-Usual-Pfad**, die auch immer mehr Zustimmung findet. Lt. dem im Oktober 2019 veröffentlichten Deloitte Unternehmensmonitor finden 2/3 der repräsentativ befragten Unternehmensvertreter eine **Ökologisierung des Steuersystems** richtig – Voraussetzung ist eine entsprechende Senkung der Lohnnebenkosten. Jedes zweite befragte Unternehmen zeigt sich zu den Auswirkungen des Klimawandels besorgt.
- Das Umweltbundesamt hat iA des BMVIT im sogenannten **Sachstandsbericht Mobilität (2019)** 50 verschiedene Maßnahmen im Verkehrssektor bzgl. ihrer Wirksamkeit im Hinblick auf CO₂-Reduktion **bewertet**. Wichtig: die Maßnahmen wurden in einem breiten Konsultationsprozess gesammelt und dann vom BMVIT festgelegt; eine Besonderheit stellt die Darstellung in „umsetzbaren“/„realistisch vorstellbaren“ Intensitäten dar. Es wurde bei der Annahmgestaltung bewusst darauf geachtet, Maßnahmen nicht nur iS einer Klimazielerreichung zu beschreiben sondern v.a. auch im Hinblick auf „Umsetzungsplausibilitäten“. Eine weitere Besonderheit in diesem Zusammenhang ist die

gleichzeitige Verschränkung mit einer repräsentativen Umfrage. Mit dem Sachstandsbericht sollten Größenordnungen wirksamer Maßnahmen vermittelt werden – im Licht der Herausforderung hat jede einzelne Maßnahme für sich eine relativ geringe Wirksamkeit. Gleichzeitig sind gerade die wirksamsten Maßnahmen mit den größten politischen Debatten verbunden (z.B. Tempolimit, Citymaut). Es ist jedoch zu beachten, dass Maßnahmen mit hoher Eingriffsintensität (wie etwa Fahrverbote in dicht besiedelten Gebieten) teils hohe Zustimmungswerte verzeichnen.

- Die von der letzten Bundesregierung verabschiedete **Klima- und Energiestrategie #mission2030** enthält bereits über die im vorliegenden NEKP hinausgehende für eine Reduktion der THG-Emissionen im Verkehrssektor relevante Prinzipien und Maßnahmen wie bspw.
 - Steuerliche Anreizsysteme für die Anschaffung und Betrieb effizienter und emissionsärmerer Fahrzeuge – S. 35
 - Aussenden korrekter Preissignale an Marktakteure (Abschaffung kontraproduktiv wirkender finanzieller Maßnahmen) – S. 43
 - Anpassung ökonomischer Rahmenbedingungen für verkehrsvermeidendes Verhalten (Teleworking, ökologische Zustellsysteme usw.) – S. 44
 - Analyse der Kosteneffektivität klima- und energiespezifischer Instrumente (in Form von Spending Reviews) sowie Beseitigung kontraproduktiver Anreize und Maßnahmen (im NEKP erwähnt aber nicht modelliert) – S. 46
 - Geschwindigkeitsbeschränkungen – S. 49