



Alle Fotos: www.eCarandBike.com

**Herbstrunde der Experten beim 3. BieM-Kamingespräch 2018 – Klima- und Energiestrategie 2030:**

# »Und was ist danach?«

Mit der Klima- und Energiestrategie im Zusammenhang wird meist die #mission2030 der Bundesregierung genannt, die Rahmenbedingungen, Förderpakete aber auch Leuchtturmprojekte enthält, die zur Erreichung dieser mittelfristigen Ziele beitragen sollen. Doch wie soll die Dekarbonisierung vorstattengehen? Wie belastet dies finanziell Staat und in weiterer Folge Bürger? Welche Rolle hat die E-Mobilität in diesem Kontext? Und was ist nach 2030? Diese und auch andere interessante Zukunftsfragen diskutierten die Experten beim herbstlichen BieM-Kamingespräch am Podium.

von Michael Brandstetter

**A**uch beim dritten Kamingespräch des heurigen Jahres der Bundesinitiative für Elektromobilität (BieM) fand sich eine Gruppe von Experten aus den verschiedensten Bereichen ein, um sich über die wichtigsten Eckpfeiler im Rahmen der #mission2030 auszutauschen. Welchen Beitrag etwa leistet die E-Mobilität zur Mission 2030? Wie sieht die Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung im Detail aus? Wie bereits im Sommer wurde der Abend von Helmut-Klaus Schimany MAS, MSc, Vorstandsvorsitzender der BieM Austria, moderiert. Bei der Podiumsdiskussion fanden sich wieder einige interessante Entscheidungsträger, wie Roland Esterer (Kabinetts BM Hofer), Stefan Gara (LAbg. Wien, Neos), Ingmar Höbarth (GF Klima- und

Energiefonds), Günther Lichtblau (Umweltbundesamt) und Eli Widecki (Kabinetts BM Köstinger)

Keynote Speaker Klaus Schmid, Vorstand der BieM, betonte Österreichs Rolle im Zusammenhang mit den energiepolitischen Zukunftsthemen, etwa die Chance, sich bis 2030 als Vorreiter in der E-Mobilität positioniert zu haben. Darüber hinaus thematisierte er

für ebendiese wichtigen Aufgaben zu schaffen. Doch wo gibt es Schwierigkeiten?



**BieM Vorstand Klaus Schmid** plädiert in seiner Keynote dafür, auch mit Bildungsmaßnahmen Bewusstsein für die anstehenden Energieziele zu schaffen.



**Stefan Gara:** „Blockierte Busspuren und Gratisparken sind nicht das primäre Problem. Wir müssen über die Vielfalt der Möglichkeiten sprechen: Fuhrpark, Sharing, E-Scooter.“

die Verbesserung des Anteils erneuerbarer Energie, die Stärkung am Forschungs- und Entwicklungssektor sowie Österreichs Stellung und Standort als Innovationsvorreiter. Die ambitionierten langfristigen Ziele bis 2050, Luft-, Schadstoff- und Lärmemissionen zu reduzieren, seien ebenso essenzielle Themen wie die dafür notwendigen Umsetzungsstrategien aber auch die Basis all dessen, und zwar durch Bildung Bewusstsein

Viele Halbwahrheiten kursieren im Zusammenhang mit Klima- und Energiepolitik. Ingmar Höbarth (Klima- & Energiefonds) legt der Bevölkerung den hauseigenen Faktencheck ans Herz, um sich mehr Klarheit über die Thematik zu verschaffen. Mythenbeseitigung sei im energiepolitischen Kontext ein wichtiges Thema für Aufklärungsarbeit. Die Ziele der nächsten Jahre wurden ja bereits seitens der Bundesregierung festgesetzt und über die Leuchtturmprojekte auch ambitionierte Maßnahmen vorgelegt: „Wir arbeiten bereits an der Umsetzung – so wurde kürzlich ein Paket im Mi-

nisterrat beschlossen, das rasch Projekte auf Schiene bringt. Es wird nicht »die« Maßnahme geben – wir werden im Bereich Bewusstseinsbildung, Ordnungsrecht, Forschung & Entwicklung sowie Infrastruktur agieren müssen“, sagte Eli Widecki vom Kabinett BM Köstinger.

Doch darüber hinaus werden entsprechend auf europäischer Ebene Maßstäbe gesetzt werden müssen, so eine der gemeinsamen Kernaussagen am Podium. Klare Signale müssen an die Automobilhersteller gesendet werden, sodass auch wirklich Maßnahmen seitens der Industrie folgen.

Es ist ein großes Fragezeichen: „Geht es ohne wesentliche Eingriffe ins System, besonders fis-

sind vielmehr die Themen Fuhrpark, Car-Sharing oder E-Scooter. Denn wir müssen über die Vielfalt der Möglichkeit sprechen“, gab uns Stefan Gara seine Einschätzung über die Situation in Wien.

### Dauerthema CO<sub>2</sub>-Emissionen

Carbon Management steht wiederum eng im Zusammenhang mit dem Finanzbudget – eine klare Klimastrategie braucht auch klares Management und klare Bereitstellung entsprechender Finanzmittel. Darüber hinaus werden wir genau betrachten müssen, ob die Förderung der individuellen Mobilität nicht zu kontraproduktiven Effekten im Gesamtsystem führt. Denn laut Klima-Experten ist es noch ungewiss, ob und wie sich das Thema CO<sub>2</sub>-Steuer auswirken wird und wie die dazugehörigen Maßnahmen greifen. Die grundlegende Kritik zur #mission2030, etwa seitens der NGOs, sei



„Es ist wichtig, Fakten auf den Tisch zu legen und Informationen bereitzustellen, leider gibt es im Zusammenhang mit der E-Mobilität jede Menge Falschmeldungen und Fehlinformationen. Der Faktencheck unseres Klimafonds kann hier mit einigen Irrtümern aufräumen“, sagt **Ingmar Höbarth** vom Klima- und Energiefonds unter anderem.

kaltechnisch, um diese Energieziele zu erreichen? Mit welchen Pull- und Push-Maßnahmen kann man eingreifen?“, stellte Helmut-Klaus Schimany die Frage in die Runde der Experten. Er betrachtet auch eine gute und ausgewogene Förderlandschaft als sehr wichtiges Anreizsystem – so der BieM-Vorstandsvorsitzende mit Zielrichtung zur verantwortlichen Politik. Woraufhin die Runde bestätigte, dass die Weiterführung der Förderungen seitens der Bundesregierung über 2019 hinaus gesichert ist.

### Was kann eine Stadt eigentlich tun und welche Maßnahmen kann sie setzen?

Anreize und Testräume für Innovationen zu schaffen, ist hierbei ein primäres Thema, wobei Steuergeld, so der Experte der urbanen Verkehrspolitik, effektiv eingesetzt werden muss. „Jedes einzelne Fahrzeug auf der Busspur kann den öffentlichen Verkehr behindern, Gratsparken ist auch nicht vorrangiges Thema – wir haben schließlich nur begrenzt Räume. Wichtiger

jedenfalls zu vage, so die Stimmen aus dem Verkehrs-Ressort.

Es wird spannend auf europäischer Ebene – soviel steht fest. Denn die bisherige Verfehlung der CO<sub>2</sub>-Ziele hat Österreich bereits 420 Millionen Euro gekostet. Damit nicht genug: Das Kaufen von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten wird künftig erheblich teurer, als es bisher der Fall war. Dadurch entsteht auch im Gesamtkontext die Frage, welche Budgetbelastung auf Österreich zukommen wird. Denn in naher Zukunft muss jeder EU-Mitgliedstaat berichten, welche Maßnahmen zur Zielerreichung getätigt werden. Ab nächstem Jahr sind diese Maßnahmen verbindlich und jedes Jahr wird errechnet, wie sich die Mitgliedsstaaten auf diesem vorgegebenen Pfad bewegen. Ein genaues Monitoring der Emissionen ist jedenfalls zwingend notwendig.

### Sharen ist das neue Besitzen

Das Gesamtkonzept betrachtend, so der relativ einhellige Grundtenor, sei nicht allein eine Sache von E-Mobilität, CO<sub>2</sub>-Reduktion und Kli-



„Langfristige Ziele, etwa für 2050, seien infolgedessen auch leichter zu erreichen und außerdem gilt es dann, die Ergebnisse und Erfahrungen der 2020er-Jahre umzusetzen, die man heute noch nicht abschätzen kann“, so **Eli Widecki** vom verantwortlichen BM für Nachhaltigkeit.

mazielen, sondern vielmehr ein Bewusstsein, das noch nicht in allen Teilen der Bevölkerung vorhanden ist. Politisch können Rahmenbedingungen geschaffen werden, an der Umsetzung und Zielerreichung sind jedoch Automobilhersteller und Konsumenten ebenso in die Verantwortung zu nehmen. Car-Sharing als Konzept des neuen Besitzes scheint nur eine der vielen Möglichkeiten – aber eine durchaus wichtige. Dadurch wird nicht nur eine Reduktion der Emissionen (auch bei der Herstellung) erreicht, sondern auch das Thema »Heilige Kuh« Auto neutralisiert. Schließlich bedeuten derartige Maßnahmen auch wesentlich weniger Belastung und Erhaltungskosten für den Einzelnen.

### 2030 – Und was ist dann?

Seitens der Politik ist man guter Dinge, bis 2030 alle in der #mission2030 genannten Eckpfeiler abgearbeitet zu haben. Das dann herrschende Mobilitätskonzept wird gewiss ein ganz anderes als heute sein – auch darüber waren sich alle Experten einig. Auch Technologieentwicklungen, die noch nicht in Sichtweite sind, werden dann vermutlich ein Thema für die weitere (Klima-)Zukunft. Fakt ist: Elektromobilität ist nicht nur eine der



**Roland Esterer** aus dem verantwortlichen BM für Verkehr: „Die Förderungen für 2019 sind gesichert. Die Branche kann beruhigt in die Zukunft schauen.“

Säulen, sondern wird eine maßgebliche sein, um die Klimaziele auch tatsächlich zu verwirklichen. Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge werden in der Zukunft ebenso verstärkt dem Verkehr angehören, allerdings wohl eher im Bereich Schwertransport. Ganz sicher wird das Gesamtklima- und -energiekonzept der Zukunft wohl deutlich anders aussehen als heute, um die Versorgung in den Bereichen Mobilität, Energie und Wärme zu gewährleisten.

Weitere Informationen auf: [www.biem.at](http://www.biem.at) [www.ecarandbike.com](http://www.ecarandbike.com)



„Ab Mitte des Jahrzehnts wird ein »Emissionshandel« starten – im schlimmsten Fall haben wir uns dann mit Vertragsverletzungsverfahren auseinandersetzen. Dieser Prozess wird vom Finanzministerium sehr gut begleitet. Die kommende Phase wird definitiv budgetrelevant, und langfristige Szenarien stehen dabei im Zentrum“, so **Günther Lichtblau** vom Umweltbundesamt über die budgetäre Problematik der künftigen Klima- und Energieziele der EU.