

**Der große Wurf in Sachen Ökologisierung ist bei der am Dienstag präsentierten Steuerreform ausgeblieben. Wenn das so bleibt, wird es teuer: Bis 2030 muss Österreich ohne zusätzliche Maßnahmen Emissionszertifikate in der Höhe von bis zu 6,6 Milliarden Euro zukaufen.**

Damit bestätigte Umweltministerin Elisabeth Köstinger (ÖVP) in der Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage von Jetzt Schätzungen von Wissenschaftlern. Köstinger gibt in der vom „Standard“ (Donnerstag-Ausgabe) zitierten Anfragebeantwortung zu, dass zwischen 2021 und 2030 – je nach CO<sub>2</sub>-Preis – kumuliert Kosten in der Höhe von 1,3 bis 6,6 Milliarden Euro für den Ankauf von Emissionszertifikaten anfallen könnten.

**Dabei wurde von Preisen zwischen 20 und 100 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> ausgegangen.** Damit bestätigte die Ministerin Berechnungen mehrerer Wissenschaftler, die bereits in den vergangenen Jahren vor den hohen Kosten des Klimawandels gewarnt hatten.

### **Ab 2021 schlagend**

Die – zumindest aus Budgetsicht – gute Nachricht: Bis 2020 werden auf Österreich keine zusätzlichen Kosten für den öffentlichen Haushalt anfallen, da noch „ungenutzte“ Emissionsrechte aus der Vergangenheit übrig sind. Danach müssen sich Bund und Länder die Kosten für den Ankauf von Klimaschutzzertifikaten teilen, wobei der Bund mit 80 Prozent den Löwenanteil der Kosten stemmen muss.

Österreich hatte 2017 erstmals die nationalen Klimavorgaben verfehlt, der Treibhausgasausstoß stieg im Vergleich zum Jahr davor um 3,3 Prozent. Wissenschaftler des Grazer Wegener Center gehen davon aus, dass die Republik aber auch 2018 und – nach derzeitigen Prognosen – 2019 und 2020 am Zielpfad vorbeischießen wird. Aus einer Präsentation, die im März im Rahmen einer Tagung des Nationalen Klimaschutzkomitees gezeigt wurde, gehen ähnliche Berechnungen hervor.

### **CO<sub>2</sub>-Steuer für Köstinger eine von mehreren Maßnahmen**

Laut Anfragebeantwortung werden die Treibhausgase außerhalb des Emissionshandels mit bestehenden Maßnahmen jedenfalls bis 2020 zurückgehen – und zwar auf 50,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr. Konjunkturschwankungen und Witterungsbedingungen sind nicht einberechnet. Zur Einordnung: Für dasselbe Jahr wurde Österreich seitens der EU-Kommission eine Höchstmenge von 47,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> vorgegeben. Auch das Thema CO<sub>2</sub>-Steuer wurde in der parlamentarischen Anfrage, die von Jetzt-Abgeordneten eingebracht wurde, auf den Tisch gebracht.

Sie könnte, so Köstinger, einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Energie- und Mobilitätssystems darstellen. „Andere Lenkungsmaßnahmen und Anreize sind jedoch ebenso bedeutsam“, relativierte die Ministerin und verwies auf einen notwendigen „ausgewogenen Instrumentenmix.“ Nach deutlicher Kritik an der fehlenden Ökologisierung kündigte die Regierung noch Nachbesserungen an.

### **Nötige Änderungen bei Verkehr werden alle betreffen**

Erst vor wenigen Wochen hatte das Umweltbundesamt den „Sachstandsbericht Mobilität“ präsentiert. Darin wird festgehalten, dass zur Erreichung der Klimaziele in Österreich große Änderungen beim Verkehr notwendig sind, die in die Alltagsroutinen jedes Einzelnen eingreifen werden. Die zielführendsten Maßnahmen sind laut Bericht Anpassungen von Steuern sowie der Höchstgeschwindigkeit und eine flächendeckende Lkw-Maut. Der Übergangsprozess für diese Mobilitätswende werde „nahezu alle Lebensbereiche betreffen“, betonten die Experten des Umweltbundesamts. Die heimische Bevölkerung sei allerdings „gegenüber Innovationen aufgeschlossen“ und habe ein „hohes

Umweltbewusstsein“. Auch die heimische Wirtschaft habe „hohes Interesse“, zukunftsfähige Technologieprodukte zu entwickeln.

### **„Grundlegende Änderung des Verhaltens“ nötig**

Es bedürfe „einer grundlegenden Änderung des Verhaltens und der eingesetzten Technologien im Verkehrssektor“, hieß es weiter. Jedoch zeigte die Analyse, dass selbst bei weitgehender Neuzulassung emissionsfreier Elektrofahrzeuge ab 2030 und unter Einsatz von Strom aus erneuerbaren Quellen im Jahr 2030 weniger als die Hälfte der erforderlichen Treibhausgasreduktion erzielt wird. Es gelte daher, Fahrten im Personen- und Güterverkehr zu reduzieren und auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. auf die Schiene zu verlagern.

Die wirksamsten der mehr als 50 vom Umweltbundesamt untersuchten Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele 2030/2050 sind laut dem Bericht ökonomische Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität und anderer besonders effizienter Antriebstechnologien. Das betrifft Erhöhungen der Mineralöl- sowie der motorbezogenen Versicherungssteuer. Die Mehreinnahmen könnten für die Finanzierung der Förderung effizienter Antriebstechnologien und Transportsysteme eingesetzt werden.

### **Positive Effekte bei Temporeduktion**

Bei der Verringerung der generellen Höchstgeschwindigkeit für Benzin- und Diesel-Pkws untersuchte das Umweltbundesamt die Auswirkungen einer Reduktion auf Tempo 100 auf Autobahnen und Schnellstraßen. Die ÖVP-FPÖ-Regierung hat allerdings das Tempolimit auf der Autobahn abschnittsweise angehoben. Hervorgehoben wurden die niedrigen Kosten für eine Umsetzung sowie geringe Zeitverluste, außerdem reduziere das nicht nur Treibhausgas-, sondern auch Luftschadstoffemissionen.

Neben Citymaut-Regeln empfehlen die Experten eine Qualitätsoffensive für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren, den Einbezug von Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik in die Raumplanung und eine Erhöhung der Investitionen zur Verdichtung des öffentlichen Verkehrs.

Links:

Umweltministerium

Jetzt

Umweltbundesamt

„Standard“-Artikel