

**E**s war einmal eine Zeit, da wollte Österreich „Vorreiter beim Klimaschutz in Europa“ werden. Da beschwor die Regierung den „klimage-rechten Umbau aller Sektoren“ der Gesellschaft. „Wir nehmen Klimaschutz ernst“, propagierte sie. Und nahm sich Projekte vor, um dieses Ziel zu erreichen.

Diese Zeit ist gerade einmal 300 Tage her. Aber es kommt uns heute viel, viel länger vor.

Denn bald nachdem ÖVP und Grüne vor knapp einem Jahr ihr Regierungsprogramm präsentiert hatten, in das die Grünen zahlreiche Klimaschutzprojekte hineinreklamiert hatten, brachen die Corona-Pandemie und die Wirtschaftskrise aus. Es ist still geworden um die ambitionierten Klimaschutzvorhaben. Läuft deren Umsetzung im Hintergrund trotzdem weiter – abseits der öffentlichen Wahrnehmung? Oder hat die Corona-Krise alles über den Haufen geworfen? Vielleicht brauchte es gar nicht erst Corona zum Scheitern, weil der machtbewusste Seniorpartner ÖVP die Projekte so oder so nicht will?

profil hat sich sechs wichtige Klimaschutzprojekte aus dem Regierungsprogramm herausgegriffen und gefragt, wo diese eigentlich aktuell stehen.

## Das Pendlerpauschale

Es gilt als klimaschädliche Subvention par excellence. Vom Pendlerpauschale profitieren vor allem jene, die mit dem Auto in die Arbeit fahren. Eines der prominentesten Vorhaben im Regierungsprogramm lautet: „Ökologisierung und Erhöhung der sozialen Treffsicherheit des Pendlerpauschales“ (Pauschale ist übrigens in Österreichs offiziellem politisch-juristischen Sprachgebrauch tatsächlich sächlich). Die Reform wird im Papier und laut einer Regierungsklausur im vergangenen Jänner bereits für das Jahr 2021 in Aussicht gestellt.

Trotz der knappen Frist ist es in den vergangenen Monaten um dieses Thema ruhig geworden. In der Budgetrede von ÖVP-Finanzminister Gernot Blümel kam es nicht vor; auch Grüne nehmen es neuerdings seltener in den Mund.

Dabei ist klar, dass Reformbedarf besteht. Derzeit gibt es das Pauschale in einer großen und einer kleinen Variante. Das große Pauschale von bis zu 306 Euro monatlich (abhängig von der Entfernung zum Arbeitsplatz) bekommen jene Pendler, die aufs Auto angewiesen sind, weil die Nutzung von Öffis für sie unmöglich oder kompliziert wäre. Das kleine Pauschale von maximal 168 Euro bekommen alle anderen Arbeitnehmer, sofern sie weiter als 20 Kilometer entfernt vom Arbeitsplatz wohnen.

Daran gibt es jede Menge Kritik. So lukrieren auch jene Pendler das kleine Pauschale, die das Auto nehmen, obwohl ihnen Öffis zur Verfügung stünden. Beim großen Pauschale wiederum werden sogar Arbeitswege von lediglich zwei Kilometern gefördert: Wer also für eine Mini-Strecke das Auto nimmt, hat Anspruch auf die Subvention – wer hingegen auf E-Bike oder Fahrrad umsteigt, verliert diesen. Nicht nur steigen beim Pendlerpauschale jene als Gewinner aus,

## Da war doch noch was

Als die türkis-grüne Koalition vor knapp einem Jahr antrat, versprach sie mehr Einsatz für das Klima. Bald danach verdrängten Corona und Wirtschaftskrise das Thema aus der öffentlichen Wahrnehmung. Was wurde aus wichtigen Klimaschutzprojekten? Eine Zwischenbilanz.

**KOALITIONSKLIMA**  
Unter anderem bei  
Pendlern, Öffis und  
Solaranlagen hat sich  
Schwarz-Grün viel vor-  
genommen. Damit be-  
fasst: vor allem Leono-  
re Gewessler (links;  
Grüne), daneben auch  
Elisabeth Köstinger  
und Gernot Blümel  
(ÖVP).

die häufig das Auto nehmen, sondern auch jene, die gut verdienen: Das Pauschale wird auf Basis des Bruttogehalts berechnet, auf das Lohnsteuer zu entrichten ist. Gutverdiener profitieren überproportional.

Es gibt zuhauf Möglichkeiten, das System zu reparieren. Man könnte beispielsweise das Pendlerpauschale an eine Art Öko-Bonus koppeln. Wer dann ein sparsames Fahrzeug wählt oder hin und wieder auf Carsharing umsteigt, wäre finanziell bevorzugt. Beim kleinen Pauschale könnte man jene Pendler finanziell besserstellen, die nachweisen, dass sie vom Auto auf Öffis umsteigen.

Ist all dies nun abgeblasen? Keinesfalls, versichert der mit der Reform befasste grüne Nationalratsabgeordnete Jakob Schwarz. „Die Verhandlungen mit dem Koalitionspartner laufen.“ Die Ankündigung 2021 gehe sich aus, sagt Schwarz. „Im Verlauf des kommenden Jahres wird etwas kommen.“

## Klimaneutralität bis 2040

„Ein klares Ziel, ein klarer Auftrag“, lautet die Überschrift im Regierungsprogramm. Österreich soll bereits im Jahr 2040 klimaneutral sein, zehn Jahre früher, als es sich der Rest der EU gesetzlich verordnet hat. Unter Klimaneutralität versteht man, dass netto keine Treibhausgase ausgestoßen werden. Alle verbliebenen Emissionen müssen andernorts eingespart werden. Es ist ein höchst ehrgeiziges Ziel, das radikale Maßnahmen in ausnahmslos allen Sektoren erfordern würde, vom Verkehr über Industrie bis zur Energieeffizienz bei Bauen und Heizen. Und das, wie gesagt, auch noch zehn Jahre früher.

Fest steht: Soll die Republik 2040 wirklich klimaneutral funktionieren, müsste man schleunigst mit jährlich deutlichen Reduktionen in der nationalen CO<sub>2</sub>-Bilanz beginnen. Die dafür notwendigen Reformen müssten viel weiter gehen als alles, was die türkisgrüne Regierung bisher hingelegt hat. Um beim Treibhausgasausstoß eine echte Wende zu schaffen, bräuchte es Schritte wie eine radikale Senkung der Tempolimits auf den Straßen, ein Verbot von Verbrennungsmotoren oder Milliardeninvestitionen in die flächendeckende thermische Sanierung des gesamten heimischen Baubestands.

Im Regierungsprogramm ist von einem „Paris-kompatiblen CO<sub>2</sub>-Budget und dementsprechenden Reduktionspfaden“ die Rede, um die Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen. Allerdings: „Es gibt keine Gesamtstrategie der Regierung, die anhand von Reduktionspfaden für große Bereiche wie Gebäude, Mobilität oder Industrie sichtbar machen würde, wie die Klimaneutralität 2040 erreichbar sein könnte“, sagt Stefan Schleicher, Umweltökonom von der Universität Graz. Reichen die derzeit begonnenen Maßnahmen aus? „Nicht einmal ansatzweise.“

## Verbot von Ölheizungen

Genau genommen war es ja ein Projekt der türkisblauen Regierung. Auf Initiative der damaligen Umweltministerin Elisabeth Köstinger (ÖVP) wurde ein Verbot von Ölheizungen im Neubau beschlossen. An-

fang des Jahres trat es in Kraft. Mit grüner Regierungsbeteiligung geht man nun einen Schritt weiter. 2021 wird das Verbot auf Sanierungen ausgeweitet, und ab 2035 ist endgültig Schluss mit dem klimaschädlichen Verfeuern von Öl. Angesichts dieser Aussichten sollten Installateure und Heizungstechniker frohlocken: 600.000 Ölheizungen müssen in den nächsten 15 Jahren getauscht werden. Ein Bombengeschäft, sollte man meinen. „Dass eine veraltete Ölfeuerung weggehört, ist gar keine Frage“, sagt Michael Mattes, Bundesinnungsmeister der Installateure. „Aber die Alternativen müssen sich die Leute auch erst mal leisten können“. 5000 Euro Bundesförderung können jene lukrieren, die künftig auf den fossilen Brennstoff verzichten. Für eine neue Pelletsheizung etwa muss man das Fünf- bis Siebenfache berappen. „Wenn man bedenkt, dass die meisten Bundesländer in ähnlicher Höhe wie der Bund zuschießen, ist das eine sehr hohe und gute Förderung“, meint indes Energie-Experte Michael Cerveny vom Wiener Thinktank Urban Innovation. Er regt jedoch eine soziale Staffelung der Förderung an. Man arbeite bereits an speziellen Instrumenten für einkommensschwache Haushalte, heißt es aus dem Ministerium. Für die nächsten beiden Jahre seien dafür 100 Millionen Euro vorgesehen.

Innungsmeister Mattes gibt allerdings noch ein weiterer Aspekt zu denken: „Voriges Jahr haben 12.500 Haushalte ihre Ölheizung ausgetauscht. Wenn das in diesem Tempo weitergeht sind wir niemals bis 2035 ölheizungsfrei“. Die schleppende Umstellung liege aber weniger an mangelnden Kapazitäten der Installateure, sondern an der Haltung der Auftraggeber: „Die derzeit herrschende Meinung ist, ein Umbau kann nur im Sommer erfolgen. Da gibt es aufgrund der Urlaube tatsächlich eine Verknappung der Montagekapazitäten. Eine Modernisierung kann aber auch mit mobiler Wärme in der kalten Jahreszeit durchgeführt werden. Der Kunde muss halt dazu bereit sein.“

## Das Eine-Million-Dächer-Programm

Wer noch keine Photovoltaik-Anlage am Dach hat, sollte sich ranhalten. Denn gemäß dem Erneuerbaren Ausbaugesetz (EAG) – für das vergangene Woche die Begutachtungsfrist endete – soll bis 2030 die österreichische Stromversorgung zu 100 Prozent aus Erneuerbaren Energien stammen. In Sachen Sonnenenergie ist geplant, eine zusätzliche Kapazität von elf Terawattstunden (TWh) zu installieren. Derzeit werden erst 1,7 TWh aus Sonnenstrom produziert. Damit beläuft sich der Anteil der Photovoltaik (PV) in der österreichischen Stromerzeugung aktuell auf knapp drei Prozent. Um das ambitionierte Ziel zu schaffen, setzt die Umweltministerin unter anderem auf das Eine-Million-Dächer-Programm. „Damit wollen wir bestehende Dachflächen mobilisieren“, heißt es aus dem Klimaschutz-Ministerium. Bei rund 2,5 Millionen Gebäuden in Österreich müsste also fast auf jedem zweiten Dach ein PV-Anlage installiert werden. „Auf vielen Gebäuden ist das aber aufgrund des Denkmalschutzes oder der Statik, um nur zwei Beispiele zu nennen, gar nicht möglich“, zeigt sich Vera Immitzer,

**„Wir nehmen Klimaschutz ernst.“**

**Aus dem Regierungsprogramm**

Geschäftsführerin des Bundesverbands Photovoltaik Austria, skeptisch. Zudem würden einige Vorschläge aus dem Gesetzesentwurf gerade für kleinere Anlagen zu Kostensteigerungen und zusätzlichem bürokratischen Aufwand führen, heißt es aus der Interessensvertretung. „Wir planen für den Ausbau der Photovoltaik die förderbaren Mengen im EAG so festzulegen, dass aus heutiger Sicht die installierte Leistung von einer Million Dächer erreicht werden kann. Das wäre rund die Hälfte der bis 2030 vorgesehenen PV-Kapazität. Das entspricht auch den aktuellsten Potenzialstudien“, sagt ein Ministeriumssprecher.

Tatsächlich ist die Behauptung, dass Sonnenstrom teuer sei, so nicht mehr haltbar. PV-Anlagen für Private sind heute rund zwei Drittel günstiger als noch vor zehn Jahren. Das Ministerium will Anreize setzen, um den Ausbau zu forcieren. In Wien etwa ist eine PV-Verpflichtung im Neubau vorgesehen, andere Bundesländer denken ebenfalls darüber nach.

Nach dem Willen von Klimaschutz-Ministerin Leonore Gewessler soll das EAG mit Jänner 2021 in Kraft treten. Allerdings braucht es dafür eine Zweidrittelmehrheit im Parlament. Die SPÖ hat bereits angekündigt, dass es „ein Durchwinken mit Sicherheit nicht geben wird“. Zudem bedarf es der Notifizierung bei der EU-Kommission. Ob der Termin halten wird, ist mehr als fraglich.

## Das 1-2-3-Ticket

Nichts weniger als eine Revolution im öffentlichen Verkehr soll das 1-2-3-Ticket bringen. Und wie das bei Revolutionen so ist, wird auch dieser erheblicher Widerstand entgegengesetzt. Konkret geben sich die Verkehrs- und Finanzlandesräte der Bundesländer bockig. Es geht, wie unschwer zu erraten, ums Geld. Die Finanzierung des 3er-Tickets – also das Jahresticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Österreich um drei Euro pro Tag – ist gesichert, alle Einnahmeverluste sollen abgegolten werden. Spießen tut es sich beim 1er- und 2er-Ticket (also die Jahreskarten für ein respektive zwei Bundesländer). Auch hier brauche es eine Kompensation sämtlicher wirtschaftlicher Ausfälle, fordern die Landesräte. Für Stufe eins und zwei werde es eigene Finanzierungsmodelle geben, entgegnet man im Verkehrsministerium. Wie diese aussehen sollen, ist allerdings noch unklar. Anders als ursprünglich geplant, will man deshalb nächstes Jahr mit der Einführung des österreichweiten Tickets beginnen. Bis Ende der Legislaturperiode sollen auch die beiden anderen Stufen implementiert sein.

Laut einer Erhebung von Wifo, IHS und Eco Austria kommt das 3er-Ticket vorwiegend jenen zugute, die bereits jetzt Bus und Bahn nutzen. Dieser Mitnahmeeffekt wird mit 70 Prozent bewertet. Selbst überzeugte Verfechter des öffentlichen Verkehrs wie Michael Schwendinger, Referent für Verkehrspolitik beim VCÖ, meint: „Ob es dadurch einen Riesenumschwung gibt und tatsächlich viele Autofahrer auf die Öffis wechseln, ist fraglich“. Das 1-2-3-Ticket sei natürlich ein Anreiz, aber das allein werde nicht reichen. „Es braucht einen Mix aus Push- und Pull-Maßnah-

**„Die gesamte Bundesregierung übernimmt Verantwortung für den Klimaschutz.“**

**„Österreich positioniert sich als Klimaschutzvorreiter in Europa.“**

**Aus dem Regierungsprogramm**

men“, so der Experte. Soll heißen: Solche, die dem Nutzer das Autofahren madig machen, und solche, die Öffis attraktivieren.

## Wegwerfverbot von Lebensmitteln

Österreichs Supermärkten soll es verboten werden, genießbare Lebensmittel wegzuworfen – so liest man es im Regierungsprogramm. Dort ist von einem „Verbot des Entsorgens von genusstauglichen Lebensmitteln aus dem Lebensmitteleinzelhandel (Kaskadenmodell nach Vorbild Frankreich)“ die Rede. Es ist ein Plan, der dem Klimaschutz dienen würde: Würde weniger weggeworfen, müssten weniger Lebensmittel CO<sub>2</sub>-intensiv produziert werden. Aber was wurde aus dem Wegwerfverbot?

In Frankreich muss jeder Supermarkt gesetzlich einen Deal mit einer sozialen Einrichtung eingehen, an die er seine übrig gebliebenen Lebensmittel spendet, erklärt Christian Pladerer, Experte für Abfallfragen vom Österreichischen Ökologie Institut – denn wegwerfen darf er sie ja nicht mehr.

In Österreich geistert das französische Modell seit dem Jahr 2015 herum, als SPÖ-Bundeskanzler Werner Faymann es erstmals aufs Tapet brachte. Seither hat es viele Befürworter gefunden. Neben NGOs und Grünpolitikern plädiert etwa auch ÖVP-Landwirtschaftsministerin Elisabeth Köstinger dafür. Einzig die Supermärkte sind dagegen. Ein Wegwerfverbot sei „nicht zielführend“, ließ die Handelskette Spar jüngst per Aussendung wissen.

Skeptisch sind auch ausgerechnet jene Akteure, die angeblich davon profitieren würden, nämlich die Sozialeinrichtungen. „Wir hätten nichts von einer solchen Maßnahme“, sagt Alexandra Gruber, Geschäftsführerin der Wiener Tafel. „Es bräuchte stattdessen andere Dinge, zum Beispiel finanzielle Mittel für digitalisierte Plattformen, die exakt und ohne Verzögerung anzeigen, welche Lebensmittel bei welchem Supermarkt gerade übrig bleiben – und welche Sozialeinrichtung sie umgekehrt brauchen kann.“

So oder so dürfte das Wegwerfverbot in naher Zukunft nicht kommen – falls überhaupt jemals. „Aus Sicht der Grünen war es vor allem wichtig, dass das Thema Lebensmittelverschwendung seinen Platz im Regierungsprogramm bekommt“, sagt Grünen-Parlamentarierin Astrid Rössler. Heißt: Ob es wirklich ein Wegwerfverbot sein soll oder andere Maßnahmen, bleibt offen. Auch Zeitplan gibt es keinen. „Die Regierung wird noch Schritte dazu erarbeiten“, so Rössler.

## Fazit

Es war kein ganz schlechter Start, den die türkis-grüne Regierung aus Klimaschutzsicht hingelegt hat. Zumindest einige wenige Projekte konnten umgesetzt werden. Die größeren Brocken harren jedoch noch ihrer Realisierung. Und generell gilt: Selbst wenn alles im Regierungsabkommen Vereinbarte verwirklicht wird – abgesehen von einer wichtigen Ausnahme der Klimaneutralität bis 2040 –, die Paris-Ziele können damit nicht erreicht werden. Dafür bräuchte es viel einschneidendere Maßnahmen. ■