

Klimaschutzprogramm des SPÖ-Parlamentsklubs

Klimaschutz ist eine internationale Aufgabe, Österreich und die Europäische Union haben einen wichtigen Beitrag zu leisten. Aus sozialdemokratischer Sicht müssen alle Maßnahmen zum Klimaschutz nachhaltig, möglichst rasch wirksam und effizient sein, die Aufwendungen müssen sozial gerecht verteilt sein und es gilt, Lebensqualität und vernünftiges Wachstum mit den Zielen des Klimaschutzes zu vereinbaren. Irrwege in der Klimapolitik müssen aufgezeigt, neue Erkenntnisse diskutiert und nötigenfalls politische Beschlüsse neu gefasst werden. Klimaschutz ist Aufgabe der Politik ebenso wie der Wirtschaft und der KonsumentInnen. Beratung für ein klimabewusstes Wirtschaften und Leben muss auf allen Ebenen ausgebaut werden. Wir müssen die Art und Weise, wie wir produzieren, transportieren, konsumieren, wohnen, leben und uns bewegen grundlegend überdenken und Konsequenzen daraus ziehen. Die Politik hat den dazugehörigen Rahmen zu gestalten. Wenn wir das Ziel erreichen wollen, die globale Erwärmung aufzuhalten, müssen wir jetzt handeln. Alles, was wir jetzt verabsäumen, wird bei später notwendigen Korrekturen noch viel teurer werden oder nicht mehr rückgängig gemacht werden können.

Es sind Ziele und Maßnahmen Österreichs zu beraten, die wir der Klimaerwärmung entgegensetzen wollen. Politik, Wirtschaft und KonsumentInnen werden diese Schritte gemeinsam tun müssen – und so sind alle aufgerufen, sich an der Diskussion über dieses Thema, das zu einem der relevantesten der Zukunft zählt, aktiv zu beteiligen und einen gemeinsamen Kraftakt zu vollbringen, das Ruder in der Klimapolitik herumzureißen. Ebenso sind Ideen und Handlungsanleitungen gefragt, wie wir unser Leben am besten an die Klimaerwärmung anpassen können. Denn auch mit den radikalsten Maßnahmen ist ein so träges System wie das Weltklima nicht von einem Tag auf den anderen wieder ins Lot zu bringen. Es wird keine einfache Aufgabe sein, die Klimaerwärmung in diesem Jahrhundert auf weniger als zwei Grad zu begrenzen UND unser Leben den sich daraus ergebenden Änderungen anzupassen.

Maßnahmen zur Reduktion der Emission von Treibhausgasen - wie auch zur Anpassung an den bereits stattfindenden Klimawandel - dürfen nicht nur als Bürde gesehen werden, sondern können bei geeigneter Mittelverwendung auch schon mittelfristig positive Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum haben. Oft gehen sie Hand in Hand mit der Verbesserung der Luftqualität, sie erhöhen die Versorgungssicherheit mit Energie durch eine Diversifizierung der Energiequellen und die auch zur Stabilisierung des Energiepreisniveaus beitragen und haben viele positive Effekte auf den Arbeitsmarkt. Klimapolitik hat auch einen Gender-Aspekt: Frauen sind – da vor allem sie sich, global gesehen, hauptsächlich um die Produktion von Nahrungsmitteln kümmern – am stärksten vom Klimawandel betroffen, sie spielen zugleich auch eine Schlüsselrolle in einer nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung. Ihr Wissen und ihre Erfahrungen sind fundamental für eine erfolgreiche Minderung des Klimawandels und der notwendigen Anpassung an ein verändertes Weltklima. Das heißt, dass ihre Expertise und Sichtweise auf internationaler Ebene, ebenso wie bei lokalen Anpassungsprogrammen in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden müssen.

1. **Klimaschutz ist in anderen Politikbereichen zu verankern.** Klimaschutz ist nicht Aufgabe der Umweltpolitik allein. Viele Maßnahmen in anderen Politikbereichen, zum Beispiel der Entwicklungspolitik, Finanzpolitik, Landnutzungs-, Wirtschafts- und Industriepolitik, Land- und Forstwirtschaftspolitik, Regionalpolitik, Energiepolitik oder Verkehrspolitik haben teilweise großen Einfluss auf den Klimaschutz. Dort muss daher Klimaschutz als Ziel wesentlich stärker integriert werden. Auch die Länder und Kommunen können – trotz knapper Budgets – unter anderem im Bereich der Raumplanung sowie als Moderator und Initiator von Investitionen zum Klimaschutz beitragen.
2. Zur raschen und umfassenden **Umsetzung der Österreichischen Klimastrategie** von März 2007, ihrem Monitoring und ihren künftigen Fortschreibungen sind die notwendigen konkreten Schritte von den verantwortlichen Stellen in den **jeweiligen klimarelevanten Sektoren** auf allen Ebenen entsprechend den Zuständigkeiten zu konkretisieren und über die Umsetzung ist in transparenter Weise zu berichten. Ein **standardisiertes Monitoring** von klaren Emissionsreduktions- und Zeitvorgaben und die Konkretisierung der Maßnahmenbündel helfen dabei, Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen einfordern zu können.
3. Zur Überprüfung der **Umsetzung der Österreichischen Klimastrategie** soll, wie in der Klimastrategie vorgesehen, im Rahmen des jährlichen Klimagipfels eine **Berichterstattung über die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen** gegeben werden und wenn nötig sollen **Anpassungen der Maßnahmen** durch den Bund, die Länder und Gemeinden vorgenommen werden. Weiters soll in der Klimastrategie ein operationaler Fahrplan für die Ausarbeitung wirksamer Maßnahmen enthalten sein.
4. Es müssen flächendeckend und so oft als möglich Maßnahmen gesetzt werden, um die **Bevölkerung** - die durchaus dazu bereit ist! - dafür zu **sensibilisieren**, selbst aktiv zum Klimaschutz beizutragen. Dazu ist es notwendig, das breite Spektrum an möglichen Handlungsoptionen aufzuzeigen, insbesondere welche Energiesysteme bereits vorhanden sind, und den Menschen vor Augen zu führen, dass eine klimaschonende Umstellung ihres Lebensstils durchaus zu einem Gewinn an Lebensqualität führen kann.
5. Die Gebietskörperschaften haben bei eigenen Vorhaben die **klimarelevanten Auswirkungen** entsprechend den von der UNFCCC genehmigten Methoden einzuschätzen und bei der Umsetzung zu berücksichtigen.
6. Abgesehen von angewandter Klimaforschung und der Unterstützung bei der Markteinführung von klimarelevanten neuen Technologien, wie das der durch den neu geschaffenen, Klima- und Energiefonds zu gewährleisten hat, muss es eine **ausreichende Dotierung der Grundlagenforschung** über den Klimawandel an den Universitäten, aber auch an außeruniversitären Forschungseinrichtungen, geben. Die Ergebnisse müssen transparent zu sein, es soll einen strukturierten Austausch geben und **auf den Erkenntnissen muss politisch aufgebaut werden können**.

7. Energieeffiziente Produkte und Dienstleistungen sollen in der **öffentlichen Beschaffung** (einschließlich der ausgegliederten Gesellschaften) eine noch größere Rolle spielen. Der Bund reduziert seinen Energieverbrauch, entlastet seinen Haushalt und wirkt als Vorbild für die Beschaffung von Effizienztechnologien und die Integration des Klimaschutzes. Die Bundesregierung fordert bereits alle Länder und Kommunen auf, in ihrem Bereich ebenfalls Leitlinien zur umweltfreundlichen, insbesondere energieeffizienten Beschaffung einzuführen und die Einhaltung der Leitlinien in einem Monitoring zu überprüfen.
8. Neben wirtschaftlichen und ökologischen Kriterien in der öffentlichen Beschaffung sind auch **soziale und ethische Kriterien** festzulegen, sodass auch Kriterien wie fairer Handel bei Produkten berücksichtigt werden können. Ebenso ist eine angemessene Berücksichtigung von **Gender-Aspekten** bei den AuftragnehmerInnen der öffentlichen Hand einzufordern.
9. Eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe mit dem Ziel der **sozial verträglichen Ökologisierung des Steuersystems** soll beginnen, die Grundlagen für diese zu erarbeiten. Bei Betrachtung der Energiesteuer pro Tonne des verursachten CO₂, ist Gas höher besteuert als Kohle oder Öl. Dies ist ein falsches Signal. Eine Überarbeitung der Mineralölsteuer, der Elektrizitätsabgabe, der Erdgasabgabe und der Energieabgabenrückvergütung ist im Sinne einer **einheitlichen CO₂-Abgabe** notwendig – wobei die Aspekte der sozialen Gerechtigkeit und des Arbeitsmarktes gleichwertig zu berücksichtigen sind. Ebenfalls ist die Rückvergütung der Energieabgabe bei energieintensiven Unternehmungen zu überdenken.
10. Zur Reduktion des Verbrauchs **fossiler Energieträger** und zur Förderung des Einsatzes **erneuerbarer Energieträger** müssen verstärkt Schritte – unter Beachtung ihrer Umweltauswirkungen – gesetzt werden.
11. Dem Klimaschutz muss auch im **UVP-Verfahren** ein entsprechender Stellenwert eingeräumt und als entscheidungsrelevantes Kriterium eingeführt werden, ohne dass es dabei zu einer Verzögerung des Verfahrens kommen soll. Damit kann in den konkreten Verfahren auf eine entsprechende Berücksichtigung des Schutzgutes Klima hingewirkt werden.
12. Aufbauend auf den internationalen und EU-weiten Vereinbarungen für den Zeitraum nach der ersten Verpflichtungsperiode sollen – ausgehend von den im Regierungsprogramm 2007 getroffenen Festlegungen – konsistente nationale Klimaschutzziele und **Umsetzungsstrategien für 2020** entwickelt und Handlungsoptionen für den Zeitraum bis **2050 und 2080** entworfen werden. Die Festlegung von konkreten Zielen für diese Zeiträume fördert langfristiges Denken und ermöglicht ein “Backwards Planning“, welches beim Ende der Zielperiode beginnt und bis in die Gegenwart reicht und auf diese Weise besser sichtbar macht, welche Maßnahmen bereits heute gesetzt werden müssen, um künftige Ziele auch zu erreichen.
13. **Sektorale Strategien** (Energie-, Verkehrs-, Raumordnungsstrategie) auf den Ebenen des Bundes, der Länder und Gemeinden müssen koordiniert und

harmonisiert werden, um das Erreichen der Klimaschutzziele zu unterstützen und um **Synergien** zu schaffen.

14. Zur Verringerung des Verkehrsaufkommens sollen verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen in die **Raumplanung** integriert werden; geeignete Instrumente zur rechtlich verbindlichen Berücksichtigung der Pläne und Programme sollen geschaffen werden.
15. Die Reduktion der Emissionen **fluorierter Treibhausgase**, die ein bis zu 20.000faches Treibhausgaspotential im Vergleich zu CO₂ haben und vor allem als Kälte- und Treibmittel eingesetzt werden, ist zu forcieren. Umsetzungsmöglichkeiten finden sich in den Anforderungen an die Dichtheit von stationären Kälteanlagen, bei einem vorzeitigen Wechsel von F-Gas-Klimaanlagen in PKW und der **Förderung der Entwicklung und Markteinführung extrem energieeffizienter und klimafreundlicher Kälteanlagen** sowie beim Ersatz teilfluorierter Kühlmittel durch weniger klimaschädliche Alternativen.
16. Über die Novelle des Ökostromgesetzes hinaus bedarf es sozial verträglicher Rahmenbedingungen, die nicht nur die **nachhaltige Produktion** von Strom sondern auch von anderen **Energieformen** sicherstellt. Gerade in der Fernwärme- bzw. -kälte, in der Geothermie, der Kraftwärmekopplungen sind Unterstützungen zu normieren. Der allerwichtigste Gesichtspunkt dabei ist jedenfalls die Effizienzsteigerung, dabei geht es insgesamt um **Strom, Wärme und Prozessenergie**.

Strombereich:

17. Das **Ökostromgesetz** soll
 - a. ein spürbarer Beitrag zum Klimaschutz sein,
 - b. den Schwerpunkt auf die Förderung der Erneuerbaren Energieträger legen,
 - c. sozial sensibel sein,
 - d. einen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten,
 - e. sich nicht nur auf Strom sondern auf alle Energieträger beziehen (auch Förderung von Kraft-Wärme-Kopplung, Fernwärme,) und damit zu einem umfassenden Ökoenergiegesetz werden oder diese Bereiche in miteinander korrespondierenden Gesetzen geregelt werden.

18. Erneuerung des Kraftwerksparks

Die anstehende Erneuerung des Kraftwerksparks bis 2020 soll für Effizienzinvestitionen und die Verringerung der Kohleverstromung genutzt werden. Die - durch energiesparende Technik und besseres Management - in Industrie, Haushalten und in öffentlichen Verwaltungen zurückgehende Energienachfrage erspart Investitions- und Treibstoffkosten. Bei den darüber hinaus notwendigen Kapazitäten ist Anlagen zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien sowie modernen Erdgaskraftwerken mit wärmegeführter Kraft-Wärme-Kopplung sowie Anlagen zur Erzeugung von Strom aus

erneuerbaren Energien Vorrang gegenüber Kohlekraftwerken zu geben. Kohle verursacht pro Energieeinheit etwa doppelt so hohe CO₂-Emissionen wie Erdgas. Wirtschaftlich vertretbare Techniken zum sicheren Abscheiden und Speichern des Kohlendioxids (CO₂-Sequestrierung) dürften zumindest in den nächsten 20 Jahren nicht im gewünschten Umfang zur Verfügung stehen, sie sind mit einer Verringerung des Gesamtwirkungsgrades verbunden und tragen nicht zu einem breiten Energieträger-Umstieg bei.

19. **Oberstes Gebot ist die Senkung des Stromverbrauches** und damit **Energieeffizienzmaßnahmen**, da nur so der Anteil an Erneuerbaren Energieträgern gesteigert werden kann. Für echten Klimaschutz ist es unumgänglich, den Energieverbrauch zu senken, in einem ersten Schritt zu stabilisieren. Es ist ein **Effizienzpaket** vorzulegen mit ehrgeizigen Zielen zur Energieeinsparung in den Sektoren Primärenergie, Strom, Wärme/Kälte und Kraftstoffe. Konkrete Maßnahmen und regelmäßiges Monitoring der Treibhausgasemissionen sind erforderlich. Strom und Wärme dürfen nicht getrennt betrachtet werden, es geht um die Steigerung der gesamten Energieeffizienz.
20. Die **Verbrauchskennzeichnung von Endgeräten** ist zu optimieren und auf andere Geräte und Fahrzeuge auszuweiten. Dazu trägt die Forcierung der **EU-Richtlinie Ökodesign** mit europaweiten Mindeststandards, Verbot von ineffizienten Stand-by-Schaltungen bei.
21. Eine **Bildungsoffensive** im Bereich erneuerbare Energie und Energiespar-Technologien und klimaverantwortliches Bauen (Dotierung von Lehrstühlen, neue Curricula und Berufsbilder) ist durchzuführen. Weiters ist eine Aufnahme von Klimawandel und Klimaschutzmaßnahmen, insbesondere dem verantwortungsbewussten Umgang mit Energieressourcen, als fixer Bestandteile in die Lehrpläne österreichischer Schulen notwendig.
22. Die Bildung von **Monokulturen** in der Produktion von Energiepflanzen ist zu verhindern. Dazu notwendig ist eine Nachhaltigkeitsgesetzgebung, die sowohl Kriterien für die Förderung von heimischen Energiepflanzen als auch solche für den Import von agrarischen Treibstoffen regelt. Diese Kriterien haben die Energie- und Treibhausgasbilanz sowie naturschutzrechtliche, soziale und ethische Aspekte zu beinhalten.
23. Bestehende aufgelassene Bohrlöcher sind auf die Nutzung von **Geothermie** hin zu untersuchen und zu nutzen, wenn sich dies als effizient erweist, besonders hinsichtlich der Lage zu nahen potentiellen VerbraucherInnen.
24. Eine **Kraft-Wärme-Kopplungs-Gesetzgebung** soll gewährleisten, dass die Auskoppelung von Strom und Wärme in Summe zum bestmöglichen Nutzungsgrad geschieht. Darüber hinaus sind die Nah- und Fern-Wärmenetze auf- und auszubauen, wo dies energetisch vernünftig ist. In diesem Zusammenhang sollten Gemeinden ab einer bestimmten Größe (ev. ab 20 000 Einwohnern) verbindliche Energie- und Klimaschutzkonzepte erstellen. Der Auf- und Ausbau der Nah- und Fernwärmenetze soll, vom Bund gefördert werden,

wenn dadurch eine Steigerung der energetischen Nutzungsgrade und der exegetischen Gütegrade erreicht werden kann.

25. Intelligente **Verfahren zur Messung des Stromverbrauchs** sind einzuführen, die den KonsumentInnen auch anschaulich Auskunft darüber geben, zu welcher Zeit sie wie viel Strom zu welchen Tarifen beziehen. Transparenz gegenüber den Kunden (Industrie und Gewerbe ebenso wie gegenüber Privaten) führt zu bewussterem Umgang mit elektrischer Energie, in jedem Fall aber zu Vergünstigungen für die EndverbraucherInnen. Dies ist eine der kurzfristig wirksamsten Maßnahmen zur Senkung des Haushaltsstromverbrauchs.
26. **Förderprogramme** für Klimaschutz und Energieeffizienz auch außerhalb von Gebäuden sind im Bereich Gewerbe, Haushalte, Land- und Forstwirtschaft, Handel, Dienstleistungen sowie im Verkehrssektor auf der Ebene von Ländern und Gemeinden auszubauen. In diesen Bereichen sind Effizienzpotentiale besonders kostengünstig zu mobilisieren. Wo noch keine Fördersysteme bestehen, ist die Neueinrichtung von solchen nach Klimaschutzeffekten zu kalkulieren.
27. Derzeit existieren keine anspruchsvollen **Energieeffizienz-Standards** für alle gängigen **stromverbrauchenden Produkte**. Zudem wissen die VerbraucherInnen beim Kauf von Geräten oft nicht, wie hoch die Stromkosten des Gerätes sein werden und können diese daher nicht in ihre Kaufentscheidung einbeziehen. Die breitflächige Markteinführung von energieeffizienten Produkten **und eine übersichtliche und verbraucherfreundliche Kennzeichnung aller stromverbrauchenden Geräte** ist nötig, damit das EU-Energieeffizienzziel (+20% Effizienzsteigerung gegenüber dem Trend) erreicht werden kann. Die ausschließliche Beschaffung von energieeffizienten Produkten muss der Normalfall in den öffentlichen Haushalten werden.
28. Es bedarf einer erleichternden Einspeiseregulierung für **Biogas** in das Erdgasnetz. Damit kann die Importabhängigkeit von Erdgas vermindert und es können Impulse für eine klimaschonende Energieerzeugung gegeben werden. Dezentral erzeugtes Biogas soll primär effizient und nahräumlich in Kraft-Wärme-Kopplungen oder, wo dies ungünstig wäre, als Kraftstoff eingesetzt werden.
29. Der Ausbau der **Erneuerbaren Energien im Strombereich** soll abgesehen von einem novellierten Ökostromgesetz auch von anderen gesetzlichen Bestimmungen positiv flankiert werden. Dazu gehören Regelungen der Raumplanung ebenso wie Anreize zum Repowering von bestehenden Anlagen (wenn dadurch die Erzeugungseffizienz auf den aktuellen Stand der Technik angehoben wird) und ein Fernwärme- und Kälte-Ausbau-Gesetz.
30. Ein Energieforschungsprogramm mit den Schwerpunkten Energieeffizienz und erneuerbare Energie, das auch auf den internationalen Markt abzielt, ist zusätzlich zu bestehenden Programmen zu entwickeln. Dabei ist auf bestehendes Know How auch von Klein- und mittleren Unternehmen aufzubauen. Aufgrund der Absehbarkeit der weiteren Verknappung von fossilen Brennstoffen ist es volkswirtschaftlich sinnvoll, heute Investitionen in die **Technologieentwicklung** von übermorgen zu leisten und künftig Marktführer in einigen dieser Bereiche zu

werden. Diese Technologien sind besonders dann gut verwertbar, wenn im eigenen Land schon Erfahrungen damit bestehen und Musteranlagen von InteressentInnen auch besichtigt werden können.

31. **Zur Reduktion** des Einsatzes von fossilen Energieträgern und zur **dauerhaften Entkoppelung von Energieverbrauch und Wirtschaftswachstum** sollte, über den Energiebericht hinausgehend, ein umfassendes Gesamtenergiekonzept für Österreich erstellt werden. Dieses sollte ergänzend zur Versorgungssicherheit als wesentliche Säulen die Ressourcenschonung, den Klimaschutz und die Minimierung von Umweltbelastungen enthalten. Als wesentliche Maßnahmen zur Zielerreichung sollten fiskalische Instrumente und Anreizsysteme zum Einsatz kommen. Die Länderkonzepte sollen mit dem Gesamtkonzept kompatibel sein. Eine Evaluierung und gegebenenfalls eine Anpassung ist regelmäßig vorzunehmen.
32. **Energieszenarien**, die mit allen relevanten energie- und umweltpolitischen Zielvorgaben in Einklang stehen, sind zu entwickeln. Im Zweifelsfall wäre den umweltpolitischen Vorgaben Priorität einzuräumen. Der Zeithorizont sollte mindestens 2020 umfassen, mit einem Ausblick bis 2050. Verbunden mit den angestrebten Zieleinsparungen sollen auch Etappenziele formuliert werden.
33. **Es ist ein umfassendes Maßnahmenpaket zu entwickeln**, welches jene zusätzlichen Maßnahmen enthalten sollte, die zur Erreichung der genannten Ziele notwendig sind.
34. Der zur Umsetzung der **Energieeffizienzrichtlinie** erforderliche Nationale Aktionsplan soll – unter Einbeziehung des Stromverbrauchs von Industrieanlagen – verbindliche Ziele und transparente Berechnungsgrundlagen enthalten. Auch Bereiche, die von der Energieeffizienzrichtlinie ausgenommen sind (Unternehmen im Emissionshandel) sollten einer Evaluierung unterzogen werden. Erforderlichenfalls wären auch hier verbindliche Ziele und Maßnahmen zu setzen.
35. Zur **Erhöhung der Energieeffizienz** soll bei der Genehmigung (Errichtung und Erweiterung) von Anlagen dieses Kriterium zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit herangezogen werden. Diese Betrachtung soll auch Fragen des Standorts umfassen.
36. Die Erstellung und Umsetzung von **Wärmenutzungskonzepten** bei der Errichtung von Kraftwerks-, Abfallverbrennungs- und Industrieanlagen soll verpflichtend sein. Dies gilt insbesondere für Großanlagen im Rahmen von UVP-Verfahren (Anpassung UVP Gesetz, GewO).
37. Die Umsetzung der Ziele im Regierungsprogramm sowie der Klimastrategie 2007 für den Bereich Wohnbau und Sanierung soll durch geeignete rechtlich verbindliche Maßnahmen erfolgen und die **Gebäuderichtlinie** soll zügig umgesetzt werden.
38. Zur Steigerung der Energieeffizienz (Infrastruktur, Verkehr und Nutzung des Potenzials von Fernwärme und industrieller Abwärme) sollen diesbezügliche Kriterien in die **Raumplanung** (verdichteter Siedlungsbau) einbezogen werden.

39. Umweltfreundliche und nachhaltige Energietechnik, u. a. von erneuerbaren Energieträgern und Abwärmenutzung, soll forciert werden.
40. Zur Steigerung der Energieeffizienz soll die **Wärme bei Ökostromanlagen** auch bei Altanlagen im Rahmen des Ökostromgesetzes, soweit technisch und ökonomisch möglich, genutzt werden.
41. **Atomenergie** ist keine sinnvolle Antwort auf den Klimawandel. Atomenergie ist im gesamten Bestandszyklus nicht CO₂-neutral. Sowohl im Betrieb als auch was die noch immer nicht annähernd befriedigend gelöste Frage der Endlagerung radioaktiver Abfälle anbelangt ist der gesamte Prozess der Nutzung der Atomenergie mit enormen Risiken verbunden. Uran ist ein begrenzter Rohstoff, der außerdem ein Ziel des internationalen Terrorismus ist und mit fatalen Folgen missbraucht werden kann. Investitionen in die Kernenergie binden enorme Mittel, welche dadurch für den Aufbau tatsächlich nachhaltiger Energiesysteme fehlen.
42. Um den **Atomstromanteil** transparent zu machen, soll möglichst rasch eine Verordnung gemäß § 45 ELWOG zur Ausgestaltung der Nachweise zu den verschiedenen Primärenergieträgern und der Stromkennzeichnung erlassen werden.

Wärmebereich:

43. Die Potentiale zur Verbesserung der **Energieeffizienz** im Gebäudebereich müssen unbedingt ausgenützt werden! Entsprechende **legistische Rahmenbedingungen** sollen dazu beitragen, dass die energetischen Anforderungen an Gebäude Schritt für Schritt an den Stand der Technik und an die Preisentwicklung bei der Energie angepasst werden. In Zukunft wird die Wärmeversorgung möglichst weitgehend von fossilen Energieträgern unabhängig sein müssen.
44. Für die angesprochene Hebung der Energieeffizienz ist Information von VerbraucherInnen ebenso wichtig. Effiziente und leicht zugängliche **Beratung von GebäudeeigentümerInnen und –nutzerInnen** betreffend Einsparpotentiale, steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten von energetischen Sanierungsmaßnahmen sowie dem Einsatz erneuerbarer Energieträger (z.B. Solar- und Geothermie) usw. sind weiter auszubauen, um hier das hohe Potential an Engagement zu nutzen.
45. Der mit Umsetzung der EU-GebäudeRichtlinie zu schaffende **Gebäudeenergiepass** für letztlich alle Gebäude soll als einheitlicher Bedarfsausweis gestaltet werden, an dessen Kennzahlen auch Förderungen geknüpft sind – also Information und Anspruchsberechtigung. Die öffentliche Hand hat hier eine Vorreiterrolle zu spielen.
46. Im **Wohnbereich** sind Klimaschutzmaßnahmen zu fördern, ohne einen Vorwand für Eingriffe in den Mieterschutz und den Rechtsschutz darzustellen. Transparenz über Energiekosten und Auskunftspflichten zu aktuellen Förderungsmöglichkeiten müssen verbessert werden. Es sollen Anreize geschaffen werden, dass es zu

einer nachhaltigen energetischen Sanierung und dem Ausschöpfen weiterer Energiesparpotentiale bei Mietwohnungen kommt.

47. Eine Anhebung der Wohnbauförderungsmittel des Bundes ist wünschenswert und soll einhergehen mit einer Vergabe nicht nur nach eindimensional qualitativen, d.h. ökologischen Kriterien, sondern auch weiterhin nach einem ausgewogenen Verhältnis quantitativer, d.h. sozial- und einkommenspolitischer Anforderungen. Aus diesem Grund wird eine Festschreibung der **Zweckwidmung** und Dotierung der Wohnbauförderung in den jeweiligen Landes-Fördergesetzen empfohlen. Um die Energieeffizienz im Bereich der Eigenheime auch bei der Gebäudesanierung zu heben, wird angeregt, **energetische Ziele in den Bauordnungen** aller Länder zu **verankern**.
48. Die **Steigerung der Neubaurate** nach Maßgabe der Haushalts- und Bevölkerungsprognosen ist sinnvoll.
49. Weiters sind Eigenheime, die unter Zuhilfenahme von öffentlichen Fördergeldern thermisch saniert wurden, hinsichtlich der Vermietung dem **Anwendungsbereich des Mietrechtsgesetzes** zu **unterstellen**.
50. Im Lichte der Klimaschutzziele sollte eine Studie die **Kosten-Nutzen-Relation von Passivhäusern beleuchten**. Dabei sollten vor allem die Lebenszykluskosten erhoben und jenen der Niedrigenergiehäuser gegenübergestellt werden.
51. Die **bestehenden mietrechtlichen Rahmenbedingungen** für Erhaltungs- und Verbesserungsarbeiten zur Reduktion der Treibhausgasemissionen sollen möglichst ausgenutzt werden; nötigenfalls sind dafür **Anreizsysteme** zu entwickeln.
52. Die Förderung von **Kraft-Wärme-Kopplungen** muss ausgebaut werden. Da die bei der Stromerzeugung anfallende Wärme entweder in ein Fernwärmenetz eingespeist oder direkt als Prozesswärme in Industrieanlagen verwendet wird, ist hier ein hohes Energieeffizienzpotential gegeben. Auf diese Weise kann der Gesamtwirkungsgrad jeder stromerzeugenden Anlage erhöht werden. Mit modernen Anlagen kann eine Brennstoffausnutzung bis nahezu 90% erreicht werden.
53. Die Wärmenutzungsketten bei wärmeintensiven Industrieprozessen bieten großes Optimierungspotenzial. Sowohl Forschung als auch Hilfen zur Umsetzung identifizierter, effizienzsteigernder Maßnahmen bei der Wärmenutzung im industriellen Bereich sollen durch Unterstützungsmechanismen forciert werden.
54. Wo noch keine **Fördersysteme** bestehen, ist die Neueinrichtung von solchen nach Klimaschutzeffekten zu kalkulieren mit dem Ziel, den Umstieg auf CO₂-ärmere und im Betrieb billigere Heiz- (und gegebenenfalls Kühl-)systeme aber auch Haushaltsgeräte finanziell zu unterstützen.
55. Sozial gestaffelte Unterstützung bei **Anpassungsmaßnahmen** an die Klimaerwärmung z.B. Brennstoff-Umstieg oder bei Beschattungssystemen gegen sommerliche Überhitzung muss ermöglicht werden.

56. Ein offensives **CO2-Gebäudesanierungsprogramm** soll nach Vorbild des Wiener Modells (THEWOSAN) bundesweit realisiert werden. Es gilt, Strukturen zu schaffen, die eine thermische Sanierung sowohl von Einfamilien- als auch Mehrfamilienhäusern, aber auch bei allen anderen Gebäuden sowohl im städtischen als auch im ländlichen Bereich nicht nur ermöglichen, sondern letztlich unumgänglich zu machen. Auch und gerade wegen der Vorbildwirkung dürfen öffentliche sowie unter Denkmalschutz stehende Gebäude davon nicht ausgeschlossen sein – es müssen rasch möglichst bedarfsorientierte unterschiedliche Sanierungsformen erarbeitet und optimiert werden.

Verkehrsbereich:

57. Da ein großer Teil der CO₂-Emission im Sektor Verkehr durch LKW, und hier insbesondere durch Transitarbeiten verursacht wird, sind umfassende Maßnahmen zur Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene und auf die Wasserstraße zu ergreifen. Eine dieser Maßnahmen muss der weitere Einsatz für die Änderung der EU-Wegekosten-Richtlinie im Sinne der **Internalisierung der externen Kosten** sein. Dies würde dann die Möglichkeit der Erhöhung der LKW-Maut bieten.

58. Die **verbindlichen Grenzwerte der EU für die Autoindustrie** müssen mit gleichzeitiger Sicherstellung, dass es innerhalb der EU nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt, beachtet und weiter gesenkt werden. Entscheidend ist hierbei, dass auf die effizienteste Weise die **größtmögliche Reduktion des Gesamt-CO₂-Ausstoßes von PKW** erreichbar ist.

59. Die **Umstellung der KFZ-Steuer auf den CO₂-Ausstoß** ist für Pkw-BenutzerInnen eine akzeptable Abgabe. Dafür sollte die KFZ-Steuer (die sich rein am Besitz des Fahrzeuges orientiert) zu Gunsten von verbrauchsabhängigen Steuern (CO₂-Abgaben auf Treibstoff) zurückgedrängt werden. Der Norm-CO₂-Ausstoß eines KFZ sollte bei der Besteuerung im Zusammenhang mit der Anschaffung Berücksichtigung finden.

60. Bewusstseinsförderung ist im Bereich Klimapolitik ein wichtiger und nicht zu unterschätzender Faktor – in diesem Sinn und zur Erhöhung des Informationsstands der KonsumentInnen ist ein **Abgaspass für neue KFZ**, CO₂-Kennzeichnung und Energieeffizienzklassen einzuführen (ähnlich wie derzeit schon für Haushaltsgeräte).

61. Die **öffentlichen Verkehrsmittel** müssen weiterhin ausgebaut und attraktiviert werden. Dazu gehört sowohl der Ausbau des ÖPNRV, was das Streckennetz, die Qualität und die Zugfrequenz (Taktfahrplan) betrifft, und Anreize, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen – wie z.B. die Ausgabe einer „**Mobilitätskarte**“ bei Kauf eines KFZ. Öffentliche Verkehrsmittel müssen im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig, und jedenfalls auch für NiedrigeinkommensbezieherInnen leistbar sein. Es müssen mehr Möglichkeiten geschaffen werden, die Menschen an die hochrangigen Verkehrsmittel

heranzuführen. Eine Mobilitätskarte, die das kostengünstige Benutzen des gesamten öffentlichen Verkehrs möglich macht, ist das langfristige Ziel.

62. PendlerInnen, die die öffentlichen Verkehrsmittel dem motorisierten Individualverkehr vorziehen, sollen österreichweit über spezielle Mechanismen wie z.B. eine differenzierte Pendlerpauschale in ihrer Entscheidung für das klimafreundlichere Verkehrsmittel bestärkt werden.
63. Es geht darum, ein Auto sinnvoll und effizient zu nutzen. CarSharing bietet die Möglichkeit, die Anzahl der Kraftfahrzeuge zu reduzieren. Dies erzielt positive Effekte auf die Verfügbarkeit im öffentlichen Raum und zusätzlich werden für den/die intelligente AutonutzerIn Kosten reduziert. Anschaffungs-, Erhaltungs- und Versicherungskosten werden dadurch geteilt. Um CarSharing noch attraktiver machen zu können, soll es bevorzugte Parkmöglichkeiten bei hochrangigen Verkehrsmitteln sowie MitfahrerInnen- wie auch NutzerInnenbörsen geben, die ein Zusammenfinden der Interessierten erleichtert und serviziert.
64. Ein weiteres Effizienzpotential stellt die Integration des Energie- und des Verkehrssektors dar. Hybrid- und Elektrofahrzeuge, die in den kommenden Jahrzehnten einen wesentlichen Anteil an der Fahrzeugflotte ausmachen werden, können durch Kopplung an das Stromnetz (z.B. plug-in Hybridfahrzeuge) während der Stehzeiten als Stromspeicher und zur Spitzenlastabdeckung eingesetzt werden. Ökologisch problematische hydraulische Speicherkraftwerke können dadurch in Zukunft vermieden und Kraftwerke kontinuierlicher und effizienter betrieben werden.
65. Auch im Umweltbereich muss **Kohärenz** geschaffen werden, um strategische Fehler zu vermeiden. In diesem Sinne ist es ein „Must“, Steuerprivilegien für umweltschädliche Verkehrsträger abzuschaffen! Dazu gehört nach aktuellem Stand jedenfalls der Flugverkehr. Es bedarf dafür der Einführung einer Kerosinsteuer, die Abschaffung der Mehrwertsteuer-Befreiung für Auslandsflüge und die Einbeziehung des Schiffs- und Luftverkehrs in den Emissionshandel.
66. Sogenannter „Bio“sprit der „ersten Generation“ darf nicht unüberlegt forciert werden. Bisherige Entwicklungen und neuere Studien belegen eine unerwünschte Bilanz im Umwelt- und Menschenrechtsbereich, so u.a., dass die Rodungen zur Gewinnung von Monokulturflächen aufgrund des gesteigerten Bedarfs große Treibhausgas-Emissionen verursachen und die Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion unverantwortliche Preissteigerungen bei Lebens- und Futtermitteln bewirken. Entsprechend muss auf den **Einsatz nachhaltiger agrarischer Treibstoffe ohne Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion** geachtet und die Grundlagen dafür geschaffen werden. Die Produktion von Agrotreibstoffen ist nur dann sinnvoll, wenn der gesamte Zyklus einen tatsächlichen Energiegewinn und nicht einen bloßen Ersatz darstellt **und eine Einsparung an klimaschädigenden Gasen gegeben ist**. Immer sollte auch überlegt werden, ob dieselben landwirtschaftlichen Flächen nicht durch eine andere Nutzung, wie z.B. zur Herstellung von (biologischen) Lebens- oder Futtermitteln, die bisher im Ausland – eventuell unter Abholzung wertvoller Regenwälder – produziert und importiert wurden, oder zur Produktion von Holz als Bau- oder Heizmaterial wesentlich mehr zum Klimaschutz beitragen können.

Zur Überprüfung brauchen wir klare Kennzahlen für CO₂- und Energiebilanzen, die in ein international gültiges Zertifikat münden müssen. Diese Kennzahlen und Berechnungsmethoden müssen durch die United Nations Framework Convention on Climate Change zertifiziert (UNFCCC) werden.

67. Die **Forschung** an Agrartreibstoffen der **zweiten und dritten Generation** muss auch mit öffentlichen Mitteln vorangetrieben werden, damit möglichst rasch nicht Früchte als Grundlage zur Treibstoffherzeugung verwendet werden, sondern pflanzliche Abfälle. Diese Treibstoffe müssen eine positive CO₂-Bilanz aufweisen, einen hohen Wirkungsgrad haben und ihre Erzeugung darf nicht in Konkurrenz zu Nahrungsmittelanbauflächen stehen.
68. Ebenfalls problematisch wird die Nutzung von Pflanzen zur Treibstoffproduktion dann, wenn auch **gentechnische Manipulation („vierte Generation“)** ins Spiel kommt, um z.B. Erträge zu steigern oder Schädlingsresistenzen zu erreichen. Das Auskreuzen von GVO in Nahrungsmittel-Pflanzen kann nicht sicher verhindert werden. Dies schränkt die Wahlfreiheit der KonsumentInnen ein und gefährdet das Einkommen der ehrlich produzierenden Biobauern, wenn die erlaubten Grenzwerte für den Gehalt an gentechnisch veränderten Organismen (GVO) überschritten werden.
69. CO₂-ärmere Antriebstechnologien mit alternativen Treibstoffen sind zu forcieren und über sinnvolle Anreizsysteme zu fördern. Dazu zählen insbesondere Hybrid- oder Wasserstoffantriebe. Dazu ist ein flächendeckender Ausbau des Versorgungsnetzes notwendig, das allen modernen Antriebsarten gerecht wird. Demgemäß ist die Bewusstseinsbildung über die Zuverlässigkeit oben genannter Antriebstechniken ebenso zu forcieren wie die **Forschung und Weiterentwicklung** in diesem Bereich.
70. Die überwiegende Mehrheit der täglichen Fahrten mit dem PKW sind weniger als 150 km lang. Elektrofahrzeuge sind wesentlich energieeffizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Gerade auf den typisch gefahrenen Strecken ist heute Akkumulatorentechnologie in der Lage modernen Bedürfnissen an Mobilität mit dem PKW gerecht zu werden. Investitionen in damit zusammenhängende Forschung und Infrastruktur stellen einen wichtigen Schritt in Richtung energieeffizienter individueller Mobilität dar.
71. Neben dem Pkw- und Lkw-Verkehr müssen auch **bislang vernachlässigte Bereiche bei der Emissionsreduktion** einbezogen werden - z.B.: CO₂-Limits bei **Maschinen in Bau- u. Landwirtschaft**. Besondere Herausforderung ist dabei der Umstand, dass derartige Maschinen weitaus länger in Verwendung sind als beispielsweise Pkws. Deshalb können Auflagen für Neuanschaffungen erst langfristig positive Effekte zur Emissionsreduktion haben und müssen folgerichtig durch Auflagen wie Filtereinbau in alte Maschinen ergänzt werden.
72. Zur Festlegung von Zielen hinsichtlich des Gesamtverkehrsaufkommens und der Verkehrsmittelwahl solle ein neues **Gesamtverkehrskonzept** erstellt werden. Zur Erreichung umweltpolitischer Zielsetzungen (Kyoto; NEC-RL - National Emissions Ceilings - die Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstgrenzen für bestimmte Luftschadstoffe; Ziele des Regierungsprogramms) soll dieses Konzept

auch die Reduktion des Straßenverkehrsaufkommens und die Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln beinhalten. Die Umsetzung des Konzepts soll durch nationale Rechtsvorschriften und andere Instrumente erfolgen. Außerdem sind in künftigen Generalverkehrsplänen Klima- und Umweltziele zu berücksichtigen.

73. Zur Erreichung der umweltpolitischen Zielsetzungen ist die Schaffung von distanz- und emissionsabhängigen **Kostenstrukturen** im Verkehrssektor ein wesentliches Werkzeug, um eine Kostenwahrheit und Transparenz zu erreichen. Um eine Anlastung der verursachten Kosten an die Verkehrsträger zu ermöglichen, soll ein System geschaffen werden, welches eine räumlich begrenzt und/oder zeitlich variable Kostenanlastung für alle Fahrzeuggruppen im Straßenverkehr ermöglicht.
74. Zur Sicherstellung der Erreichung der jeweiligen Ziele sollen die Verkehrsmaßnahmen der **Österreichischen Klimastrategie** und der **NEC-Strategie** zügig und umfassend umgesetzt werden. Insbesondere auch sind Maßnahmen wie z. B. die Forcierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie Rad- und Fußgängerverkehrs zur Erreichung der Zielvorgaben zu entwickeln.
75. Zur Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen sollen die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten für **anlassbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen** im hochrangigen Straßennetz in Verbindung mit verstärkter Geschwindigkeitsüberwachung (Section Control) ausgebaut werden. Zur besseren Anbindung von Individualverkehr und Straßengüterverkehr an den öffentlichen Verkehr sollen **Telematiklösungen** im Verkehrssektor ausgebaut sowie Technologieförderprogramme und Technologieforschungsförderung für (alternative) Antriebs- und Kraftstofftechnologien forciert werden.
76. Zur umweltgerechteren Gestaltung der Fuhrparke der öffentlichen Hand sowie zur Verstärkung von Nachfrage nach emissions- und verbrauchsarmen Kraftfahrzeugen sollen Richtlinien im **öffentlichen Beschaffungswesen** für derartige Fahrzeuge erlassen werden. In diesem Zusammenhang müssen – schon in Hinblick auf Vorbildwirkung für die KonsumentInnen – sogenannte Pool-Lösungen erarbeitet und öffentlich gut kommuniziert praktiziert werden. Auch staatsnahe Betriebe sollen in ihrer betrieblichen Verkehrspolitik dazu motiviert werden, mit gutem Beispiel voran zu gehen.
77. Zur Förderung von klimaschonendem Mobilitätsmanagement sollen Programme, wie das **Klimaaktiv-mobil-Förderprogramm** (klima:aktiv spritsparend fahren, Masterplan Radverkehr etc.), das iv2s plus und A3 plus, ausgebaut werden.

Wirtschaft

78. Eine Beratung über die Einführung **moderner Energiemanagementsysteme** vor allem im Industrie- und Gewerbebereich ist nötig, um die enormen, nicht

genutzten Energieeffizienz-Potentiale zu nutzen. Die Verwendung energieeffizienter Antriebe, energiesparende Beleuchtungssysteme, Wärmenutzung, Optimierung von Feuerungsanlagen und vielem mehr kann zu einer Reduktion von Kosten und der Klimabelastung führen. In diesem Zusammenhang sind auch **öffentlichkeitswirksame Auszeichnungen** von besonders klimafreundlichen Betrieben weiter zu forcieren.

79. Zur Reduktion der Treibhausgasemissionen soll die **Energieeffizienz** im IPPC- und UVP-Verfahren für Neuanlagen und Anlagenerweiterungen mehr Berücksichtigung finden. Besonders im Hinblick auf eine gute öffentliche Anbindung und eine möglichst effiziente Abwärmenutzung soll die Standortwahl in Bewertungen miteinbezogen werden. Außerdem ist die Abwärmenutzung bei bestehenden Anlagen zu forcieren.
80. Zur Erreichung der Ziele der Klimastrategie müssen die darin vorgesehenen Maßnahmen für die Sektoren **Energieaufbringung und Industrie** umgehend umgesetzt werden.
81. Zur Förderung von Entwicklung und Einsatz von **Umwelttechnologien** im Inland sollen finanzielle Anreize für Investitionen in neue, noch mit Erstanwender-Risiko behaftete Technologien, gewährt werden.
82. Es gibt Anlagen, die nennenswerte Treibhausgas-Emissionen verursachen können, aber nicht UVP-pflichtig sind. Um auch diese künftig zu berücksichtigen und die Treibhausgase aus diesen zu reduzieren, soll für derartige Projekte die Möglichkeit einer **Klimaverträglichkeits-Prüfung im Anlagengenehmigungsverfahren** eingeführt werden. Außerdem ist die Aufnahme von CO₂ als relevanter Luftschadstoff ins UVP-Gesetz im Zusammenhang mit der Reduktionsverpflichtung Österreichs anzustreben.
83. Um die notwendige Weiterentwicklung des **Emissionshandels** auf EU-Ebene fortzuführen, ist eine **Harmonisierung der Anlagen-Abgrenzung** erforderlich, insbesondere des Begriffes Feuerungsanlagen. Eine weitere Harmonisierung der Zuteilung, z. B. durch EU-weite Benchmarks (im Sinne von Tonnen CO₂ pro kWh bzw. pro Masseneinheit Produkt) bzw. die Versteigerung eines erheblichen Anteils der Zertifikate soll angestrebt werden.

Landwirtschaft

84. Nahezu 15% der auf den Menschen zurückgehenden Treibhauseffekte gehen auf die gegenwärtige Produktionsweise in der Landwirtschaft zurück. 53% am Gesamtmethan und Distickstoffoxid (N₂O) der EU stammen aus landwirtschaftlichen Anbaumethoden oder aus der Tierhaltung. In der Landwirtschaft und mit ihr in der Agrarindustrie finden sich also hohe Einsparungspotentiale an CO₂-Äquivalenten, was dazu führen muss, dass **Förderungen** in diesem Bereich künftig **treibhausgas-sensibel** zu gestalten sind.

85. Die Viehzucht verbraucht 80% aller landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Rinder- und Schafzucht ist der größte, vom Mensch verursachte Methan-Emittent. Österreich importiert derzeit jährlich 500.000 Tonnen Soja als Viehfutter, z.B. aus Brasilien. In Südamerika wurden in den letzten drei Jahrzehnten mehr als 25 % aller tropischen Regenwälder für die Zwecke der Viehzucht abgeholzt. Laut World Watch Institute könnte man mit 10% des global für Futtermittel eingesetzten Getreides 225 Millionen Menschen ernähren, wobei derzeit jährlich 30 Millionen Menschen verhungern. Aus diesen Gründen ist eine Reduktion des Fleischkonsums sowohl aus Gründen des Klimaschutzes als auch einer sozialen Nachhaltigkeit in hohem Maße zu begrüßen. Gleichzeitig erhöht es die Gesundheit, wenn die ÖsterreicherInnen ihren durchschnittlichen Fleischkonsum um einige Prozent reduzieren würden. Durch entsprechende Bewusstseinsbildung in den Schulen und durch Unterstützung von Gastronomiebetrieben, die auf fleischarme (regionale) Speisenangebote setzen, durch ein entsprechend vom Bund beworbenes Label, kann hier einiges erreicht werden.
86. Die Zukunft der österreichischen Landwirtschaft liegt nicht in der Großproduktion von Energiepflanzen, die mit Monokulturen, großflächigem Einsatz von Genpflanzen, der Verteuerung von Lebensmitteln und einer weiteren Industrialisierung der Agrarproduktion Hand in Hand gehen würde, sondern in der qualitätsvollen biologischen Landwirtschaft.
87. Biologische Landwirtschaft produziert um bis zu 60% weniger Treibhausgase und baut zusätzlich Humus auf. Der Humusanteil im Boden ist eine der bedeutendsten CO₂-Lagerstätten. Biologische Landwirtschaft ist dementsprechend auch unter dem Gesichtspunkt des **Klimaschutzes** zu fördern.
88. Es sollen **Beratungs- und Umstellungsprogramme** in der Landwirtschaft entwickelt werden, die den allgemeinen Energieverbrauch (Bearbeitung, Transport, Herstellung von Mineraldünger, Pestiziden und Futtermittel) senken, bewirken, dass Emissionen aus Gülle von Schweine- und Rinderhaltung reduziert werden und Lachgasemissionen aus Stickstoffdünger durch Umstellung auf andere Produkte unterbinden helfen.
89. Es soll **Weiterbildungsangebote** geben, die lehren, wie man mit weniger Mineraldünger und Pestiziden auskommt, wie der Humusaufbau der Böden zB durch Misteinsatz und andere Bodenbearbeitung unterstützt werden kann, wie Zwischenfruchtanbau zur Erosionsminderung und damit weniger Kohlenstofffreisetzung genutzt werden kann, welche Maßnahmen zur Emissionsminderung von Methan bei der Lagerung und Ausbringung von Gülle eingesetzt werden können und wie sinnvolle Regionalvermarktung aufzubauen ist, um Transportwege zu vermeiden.
90. Anreize für die **Umwandlung** von Ackerland in Grünland auf Niedermoorstandorten sind zu schaffen, ebenso wie die Reduktion der Tierbestandsdichte.

91. Nachhaltige **Ökostromanlagen auf Basis von flüssiger Biomasse** sind höchst effizient in der Minderung der Methanfreisetzung aus Gülle, senken die Geruchsbelästigung und sind dementsprechend zu fördern.
92. Auch bei den Klimaerwärmungs-Anpassungs-Strategien zeigt sich, dass Bioanbau **Schadensvorsorge** gleichkommt. Besonders wirksame Maßnahmen sind Anbau mit spezifischer Fruchtfolge, kleinflächiger Anbau, durch den Schädlingsbefall reduziert wird. Mischfruchtanbau wirkt minimierend auf die Auswirkungen von Dürre und Starkregen, durch die Reduktion von Stickstoffdünger haben Pflanzen einen geringeren Wasserbedarf, bodenschonende und möglichst pfluglose Bodenbearbeitung mindern Erosionsschäden; durch den Aufbau einer Humusschicht wird die Wasseraufnahme und –rückhaltung verbessert. Dem Anbau von trocken tolerant Sorten ist der Vorzug zur Einsparung bei der Bewässerung zu geben.
93. Ebenso wie bei importierten Nahrungsmitteln ist auch bei österreichischen Nahrungsmittel-**Exporten** auf Klimarelevanz zu achten. Grundsätzlich sollen regionale Produkte den Vorzug erhalten. Bei öffentlichen Ausschreibungen (Spitäler, Schulküchen,...) ist – im Rahmen der europäischen Ausschreibungsvorschriften – ebenfalls Produkten aus der Region der Vorzug zu geben.

An den Klimawandel anpassen

94. Die Anpassung an die Folgen der Klimaerwärmung wird weltweit eine große Herausforderung darstellen und zu gewaltigen Kosten führen. Zur Abklärung der möglichen Folgewirkungen in Österreich muss eine **Klimafolgenabschätzung** sowohl für Regionen als auch für Wirtschaftssektoren, Ökosysteme, für den gesamten Wasserhaushalt, die öffentliche Infrastruktur sowie die Lebensmittel- und Trinkwasserversorgung erfolgen.
95. **Anpassungsforschung** im Grundlagenbereich ist sowohl im universitären als auch außeruniversitären Bereich zu forcieren und dementsprechend zu dotieren. Es ist strukturell zu gewährleisten, dass die Ergebnisse der einzelnen ForscherInnen zueinander fließen, sich Synergien entwickeln können und die Forschungsergebnisse ohne Zeitverluste der Gesellschaft und der Politik zur Verfügung stehen.
96. Zur Reduktion der Folgewirkungen des Klimawandels soll eine **nationale Strategie zur Anpassung** entwickelt und laufend an den aktuellen Stand der Forschung angepasst werden. Dazu sind aktuelle Kostenschätzungen vorzulegen und ein nationales Burden-Sharing zu diskutieren.
97. Um den möglichen raumrelevanten Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken soll die **Raum- und Flächenplanung** verstärkt in die Folgenabschätzung einbezogen werden. Das kann etwa durch Prüfung größerer Infrastrukturprojekte auf ihre Verletzlichkeit gegenüber den Klimafolgen und durch Integration

klimarelevanter Aspekte in die Planungspraxis erfolgen. Wichtige Bereiche sind dabei unter anderem die Risikovorsorge, die Risikobewertung sowie passiver Hochwasserschutz durch unterschiedliche sinnvolle Maßnahmen.

98. Zur Reduktion von Folgeschäden soll die **Gefahrenzonenplanung** im Hinblick auf den Klimawandel evaluiert und wenn notwendig rasch adaptiert werden, wobei eine periodische Aktualisierung der Gefahrenzonenplanung anzustreben ist.
99. Die Adaptierung von **Baunormen und Planungsinstrumenten** ist notwendig, um Synergieeffekte zwischen Klimaschutz und –anpassung zu nutzen, z.B. Begrünung von Städten, Beschattung von Fassaden,...
100. Zur Untersuchung der **Gesundheitsauswirkungen** sollen Abschätzungen zur Identifizierungen von Risikogebieten erfolgen. Eine hohe räumliche Auflösung ist erforderlich, um effektive Anpassungsmaßnahmen setzen zu können, insbesondere auch für die Ausweisung von Risikogebieten. Mögliche notwendige Maßnahmen sind zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften abzustimmen.
101. Auf globaler Ebene sind die Anpassungskosten höchst ungleich zwischen Ländern des Südens und des Nordens, zwischen Küsten- und alpinen Regionen, zwischen Stadt und Land verteilt. Oft sind jene, die am wenigsten zur Klimaerwärmung beigetragen haben, am meisten von ihren Auswirkungen betroffen. Ein **internationales Burdensharing bei den Anpassungskosten**, welches eine nachhaltige und selbstbestimmte Entwicklung der ärmsten Regionen der Welt beachtet, ist im Interesse aller möglichst schnell zu entwickeln.
102. Anpassungsmaßnahmen sind dahin gehend zu überprüfen, dass sie selbst nicht wiederum mit Treibhausgasemissionen verbunden sind, das bedeutet Anpassungs- und Vermeidungsmaßnahmen müssen Hand in Hand gehen und gesamtheitlich geplant werden.

EU- und Außenpolitik

103. Im Jahr 2005 hat der **Emissionshandel** auf EU-Ebene begonnen. Die Europäische Union muss ihn weiterentwickeln, indem sie anspruchsvolle Ziele für die folgenden Handelsperioden festlegt, die nationalen Regelungen zur Realisierung des Emissionshandels harmonisiert, alle großen Emittenten in den Emissionshandel einbezieht, die Anlagen mit geringfügigen Emissionen aus dem Emissionshandel heraus nimmt sowie den administrativen und verfahrenstechnischen Aufwand weiter reduziert. Die Verknüpfung des europäischen Emissionshandelssystems mit den projektbezogenen Mechanismen des Kyoto-Protokolls muss in den Mitgliedstaaten klimaschutzpolitisch anspruchsvoll verwirklicht werden. Die Einführung eines Emissionshandels kommt auch für vom Kyoto-Regime bisher nicht erfasste Sektoren – wie den internationalen Flug- und Schiffsverkehr – in Betracht.

104. Der Zusammenarbeit auf bilateraler und multilateraler Ebene kommt im Klimaschutz besondere Bedeutung zu. Es bedarf in diesem Zusammenhang eines spürbaren österreichischen Beitrags zu einem **Post-Kyoto-Regime** ohne Atomkraft als Schlüsseltechnologie, mit international verbindlichen Reduktionszielen und Technologiekooperationen, die attraktive Entwicklungslösungen für arme Länder anbieten.
105. Zur Durchsetzung internationaler Zielsetzungen soll die Aufwertung des UN Umweltprogramms (UNEP) zu einer **UN-Umweltorganisation (UNEO)** erfolgen. Dies hat neben der Signalwirkung auch eine Steigerung der Mittel sowie der Kompetenzen innerhalb der Staatengemeinschaft zur Folge.
106. Für den steigenden Bedarf an Pflanzentreibstoffen soll Österreich das Sicherstellen einer **nachhaltigen internationalen Pflanzentreibstoffproduktion** vorantreiben, welches **mit ökologischen und sozialen Kennzahlen** und einem dementsprechenden **Zertifikatesystem** ausgestattet sein sollte, das gemeinsam mit den Produzentenländern zu entwickeln ist. In diesem Zusammenhang sind auch Mindestumweltnormen festzusetzen, die auf EU-Ebene Gültigkeit haben sollen.
107. Der Schutz des **Regenwaldes** soll als wichtiger Beitrag überprüft, für den Klimaschutz anerkannt und „vermeidene Entwaldung“ entsprechend dotiert werden. Damit soll auch sicher gestellt werden, dass Rodungen des Regenwaldes nicht für die Produktion von Pflanzentreibstoffen oder Futtermitteln weiter vorgenommen werden.
108. In den internationalen **Entwicklungszusammenarbeitsprogrammen** ist eine nachhaltige Energiestrategie zu implementieren und technologischer Knowhow-Transfer zu garantieren, um nicht durch bloße Nutzung der Rohstoffressourcen durch ausländische Investoren einer weiteren Ausbeutung der Entwicklungsländer Vorschub zu leisten. In die EU-Afrika-Strategie ist in diesem Sinne eine Energiepartnerschaft einzubeziehen, welche die Gleichberechtigung der afrikanischen Partnerländer garantieren soll.
109. In den Programmen der **internationalen Finanzinstitutionen** und der EU ist die Förderung von fossiler Energie zu stoppen und die Förderung von nachhaltigen erneuerbaren Energieträgern durch geeignete – etwa fiskale – Anreize zu forcieren.
110. In der **Energieaußenpolitik** darf es kein Hinwegsehen über oder Inkaufnehmen von **Menschenrechtsverletzungen** im Zusammenhang mit Energiegewinnung geben. Soziale und ökologische Konditionen der Öl- und Gasförderung müssen politisch debattiert und beachtet werden.
111. Fragen der Energie- und Klimapolitik sollen Gegenstand der Berichterstattung der österreichischen Botschaften und Konsulate sein, da der Umgang mit diesen Themen oft Rückwirkungen auf die nationale Politik hat, beispielsweise die Ausbeutung von Ressourcen oft zu bewaffneten Konflikten führt. Die **österreichische Außenpolitik** muss für solche Fragen sensibler werden und Entwicklungen auf dem Energiesektor, der Versorgungssicherheit, den sozialen

Selektionsmechanismen im Zugang zur Energieversorgung, Entwicklungen im Bereich der erneuerbaren Energieträger, Anknüpfungspunkten zu nachhaltigen und armutsbekämpfenden Projekten innerhalb der JI/CDM Mechanismen sowie Forschungsschwerpunkte der Gastländer politisch bewerten.

112. Das Europäische Parlament hat Ende 2007 einen wichtigen Fingerzeig mit seinem Beschluss gegeben, dass keine Projekte mehr unterstützt werden sollen, in denen Energie aus fossilen Quellen gewonnen wird. Auch Österreich sollte sich daran ein Beispiel nehmen und dies zu einer Prämisse in seiner Außenhandelspolitik machen. So sollen z.B. bei wirtschaftlichen Vorhaben, die über die österreichische Kontrollbank unterstützt werden, Richtlinien gelten, die die **Energieproduktion aus erneuerbaren Quellen bevorzugen**.
113. Aufbauend auf die Beschlüsse von Bali soll Österreich in der Vorbereitung eines **Post-Kyoto-Regimes** eine aktive Rolle auf internationaler Ebene spielen und die EU beispielhaft dabei unterstützen, ihre ambitionierten Ziele für die Zeit nach 2012 umzusetzen.
114. In der EU ist der **Ausstieg aus der Kernenergie** zu forcieren. Alternativ zum EURATOM-Vertrag, welcher sich dem Vorwurf des Missbrauchs zur Förderung der Kernenergie ausgesetzt sieht, soll es einen EU-Vertrag für erneuerbare Energien geben. Mit Hilfe dieses Vertrages sollte ein europaweites Anreizsystem für erneuerbare Energiegewinnung installiert werden.
115. **Internationale Projekte** für Klimaschutz und Energieeffizienz sollen neben den nationalen Klimaschutzprogrammen fixer Bestandteil der gemeinsamen Anstrengungen gegen den Klimawandel sein. Dabei sollen **Synergieeffekte** genutzt werden und Nachhaltigkeit stets im Fokus sein. Die Integration von umweltfreundlicher Mobilität in Programme und Projekten zu Umwelt und Gesundheit soll forciert werden und dabei vor allem den **Mobilitätsbedürfnissen** von Kindern, Frauen und älteren Menschen entgegen kommen.
116. Die **JI/CDM Programme** dürfen ebenso wie der Emissionshandel keinesfalls als geeigneter Ersatz für die Reduktion von Treibhausgasen im Inland verstanden werden. Wenn wir zum Ausgleich unseres CO₂-Ausstoßes Investitionen in Umwelttechnologie im Ausland tätigen müssen, dann bedarf es auch erweiterter Kriterien: ein Mindestmaß an inländischer Wertschöpfung ebenso wie die Einhaltung von ArbeitnehmerInnenrechten, Sozial- und Mindeststandards in den Partnerländern. Um dies zu gewährleisten, soll sich die österreichische Bundesregierung für die Überarbeitung der bisherigen Kontrollmechanismen des UN Executive Boards einsetzen, welches die Anerkennung von JI/CDM-Projekten vornimmt.
117. Um die Treibhausgasemissionen auch nach 2012 wirksam zu reduzieren, soll sich Österreich international offensiv für eine weitgehende und verbindliche globale Reduktion der Treibhausgase einsetzen. Um dieser Forderung Nachdruck verleihen zu können und um die bereits angeschlagene **Glaubwürdigkeit** der Industrieländer gegenüber den Entwicklungs- und Schwellenländern zu rehabilitieren, muss Österreich nachweislich alles daran setzen, um die bereits

zugesagten Reduktionsziele im Rahmen des Kyoto-Protokolls auch tatsächlich zu **realisieren** (minus 13 Prozent der CO₂-Emissionen gegenüber 1990).

118. In den laufenden **WTO-Verhandlungen** sollen Klimaschutzaspekte berücksichtigt werden. Da Österreich innerhalb der WTO nicht einzeln, sondern als EU-Mitglied auftritt, bedarf es intensiver Verhandlungsarbeit auf EU-Ebene, um diese Position durchzusetzen. Aufgrund ihrer Größe ist die Europäische Union innerhalb der WTO ein gewichtiger Verhandlungspartner, was sowohl sozial- als auch umweltpolitisch unbedingt genutzt werden muss.
119. Zur Umsetzung eines EU-weiten wirkungsvollen Klimaschutzprogramms muss der **Verkehrssektor** umfassend einbezogen werden. Zur Unterstützung der Anstrengungen der einzelnen Mitgliedstaaten sollen auf Ebene der EU eine Reihe von Maßnahmen zur Gestaltung eines umweltgerechteren Verkehrssystems ergriffen werden. Ein leistungsfähiges europäisches Bahnnetz sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr ist die grundlegende Säule eines solchen umweltgerechten Verkehrssystems. Dazu gehört aber auch der verstärkte Einsatz nachhaltig hergestellter **biogener Kraftstoffe** ebenso wie die Verschärfung der **Emissionsgrenzwertbestimmungen**. Besonders Infrastrukturförderung im **öffentlichen Verkehr** soll forciert werden, die volkswirtschaftlichen Kosten des motorisierten Verkehrs sollen transparent dargestellt werden. Es gilt, auch die so wichtige Selbstverantwortung der einzelnen BürgerInnen durch entsprechende Darstellung der Kostenwahrheit zu fördern und gleichzeitig leistbare Alternativen in der Mobilität anzubieten. Dazu bedarf es auch einer Forcierung der **Forschung** zu umweltfreundlicher Mobilität und ihrer Integration. Bei der Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie ist die Internalisierung der externen Kosten im LKW-Verkehr zu berücksichtigen.
120. Die Einbeziehung des **Flugverkehrs** in Klimaschutzmaßnahmen ist dringend erforderlich – dazu gehört vor allem die Gleichbehandlung der Treibstoffe sowie die Hereinnahme des internationalen Flugverkehrs in den Zertifikatehandel. Die österreichweite CO₂-Freisetzung durch den Flugverkehr hat sich seit 1990 etwa verfünffacht, was die Notwendigkeit von Maßnahmen in diesem Sektor unterstreicht. Gerade bei Kurzstreckenflügen (bis 1000 km) schlagen sich die energieintensiven Start- und Landephase stark auf die Energie- und Schadstoffbilanz nieder, eine Einbeziehung des Luftverkehrs in ein Klimaschutzregime muss das berücksichtigen und Kurzstreckenflüge vermeiden helfen. Die Bahn ist - entsprechende Infrastrukturen vorausgesetzt – geeignet in diesem Bereich eine Alternative darzustellen.