

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Radetzkystraße 2
1030 Wien
E-Mail: nekp@bmk.gv.at

Untere Donaustraße 13- 15
T +43 (0)1/890 77 17
info@efuel-alliance.at
www.efuel-alliance.at
ZVR 1926538993

Entwurf des integrierten nationalen Energie- und Klimaplanes für Österreich (Periode 2021-2030) Stellungnahme der eFuel Alliance Österreich – korrigierte Version

Wien, 30.08.2023

Präambel

Am 04.07.2023 hat das Klimaministerium den Entwurf des integrierten nationalen Energie- und Klimaplanes für Österreich (Periode 2021-2030) zur öffentlichen Konsultation veröffentlicht. Der Plan bindet Österreich gegenüber der EK und soll daher einer bereiten Abstimmung zugeführt werden.

Bemerkenswert war, dass das BMK von sich aus bereits festgestellt hat, dass mit dem aktuell verfügbaren Politikportfolio die Klimaziele 2030 krass verfehlt werden. Dies wurde mit dem Aufruf „an Alle“ verbunden, Maßnahmen vorzuschlagen, die zur Annäherung die Reduktionsvorgaben beitragen.

Die folgenden Ausführungen verstehen sich als Antwort auf diesen Appell, die sich um einen konstruktiven Beitrag zur Zielerreichung in bisher vernachlässigten Bereichen bemüht. Sie scheut sich nicht, unbequeme Wahrheiten auszusprechen, die hinter der Zielverfehlung stehen.

Mittlerweile ist schon anerkannt, dass eFuels „Teil der Lösung“ sein werden. Es gibt keinen Grund, weiter zu bremsen, je schneller und je umfassender sie entlastend wirken, umso besser. Der Lösungsbeitrag endet nicht bei den Flugzeugen und Schiffen. Wenn man will, dass Autofahren klimafreundlicher wird, dann eröffnen sich bei den Treibstoffen große Möglichkeiten – man muss es nur wollen.

Wenn man will, dass Flugzeuge und Schiffe möglichst rasch mit klimaneutralen Treibstoffen angetrieben werden, gilt das Gleiche: Nur rasches Handeln zählt. Beides hängt zusammen: Treiben Automobile die Nachfrage nach eFuels an, werden sie auch rascher den anderen Bereichen zur Verfügung stehen.

Unbequeme Wahrheiten

Die aktuelle Klimapolitik basiert auf einigen wenigen Schwerpunkten. Instrumentell bewegt sie sich - eher abgehoben - im Bereich von Zielvorgaben, Verboten, Quoten und Bepreisungen. Es wird vor Katastrophen gewarnt, symbolische Maßnahmen werden vorgeschlagen. Was fehlt, ist das Bringen der Alternativen.

Der Rückgang der Emissionen im Jahr 2022 hat sehr viel mit den extrem hohen Energiepreisen und der Sorge um die Energiesicherheit zu tun. Viele Betriebe haben Produktionen eingestellt oder gedrosselt. Haushalte haben mitunter ihren Energieverbrauch über das zumutbare Ausmaß hinaus eingeschränkt.

Den Emissionsrückgängen in Österreich und der EU stehen Emissionszunahmen außerhalb unseres Bilanzraums gegenüber. Wenn Europa weniger produziert (von der Automotivindustrie bis zur Pharma-Industrie), importiert es mehr. Damit ist für den Klimaschutz nichts gewonnen. Nach Studien steht in der Industrie einer in der EU eingesparten Tonne CO₂ ein Zuwachs im Ausmaß von rund 2 Tonnen gegenüber.

E-Autos emittieren zwar kein CO₂ während des Fahrens, verursachen aber in vergleichbarer Höhe Emissionen in den Stromherkunftsländern und bei den Ländern, die Batterien produzieren. Die Verschiebung von Emissionsquellen gleicht klimapolitisch einem Nullsummenspiel.

Wichtige Maßnahmenfelder bleiben unbestellt: neue Angebote für die Güterbeförderung auf der Schiene und der Wasserstraße durch Kapazitätsausbau und Beseitigung der Flaschenhalse, CO₂-Management im Bereich Industrie und Energiewirtschaft, Angebote von grünem Wasserstoff für die Industrie. Öffentliche Verkehrsmittel, auch im Bereich der Personenbeförderung, nehmen teilweise sogar Leistungen zurück.

Es fehlt die Einsicht in die Notwendigkeit einer neuen Importstrategie, die den geänderten geopolitischen Verhältnissen in Verbindung mit den klimapolitischen Anforderungen Rechnung trägt. Importe sind grundsätzlich nichts Schlechtes, ohnedies sind sie nicht verzichtbar. Zu vermeiden sind einseitig fokussierte Abhängigkeiten von Ländern, die diese für strategische politische Ziele instrumentalisieren können. Dabei geht es nicht nur um den Energieträger selbst, sondern auch um Rohstoffe, die für die Massenproduktion etwa von Batterien gebraucht werden.

Europa deckt mehr als die Hälfte seines Energiebedarfs durch Importe, Aufgabe der Strategie ist es, gleichzeitig zu diversifizieren und zu dekarbonisieren (Ersatz fossiler durch nichtfossiler). Mit ein bisschen Wasserstoffimport wird sich das nicht realisieren lassen. Der größte Pfeiler der Importstrategie werden die Liquids sein, die auf Basis erneuerbarer Quellen (Sonne, Wind, Wasserkraft) erzeugt werden.

Der Entwurf des Plans stellt einzelne Technologien heraus, andere kommen weniger prominent vor oder bleiben unerwähnt. Unterm Strich bedeutet das Verengen auf jeweils eine Option (Wärmepumpe, Elektroauto) eine Verlangsamung der Energiewende. Darüber hinaus akkumulieren sich Abhängigkeiten von einzelnen Rohstoffen oder Komponenten wie im Fall der russischen Öl- und Gaslieferungen vor der Ukraine-Invasion auf ein toxisches Niveau.

Die Frage, wo der Strom herkommen soll, wird oft mit einer sonderbaren Nonchalance beantwortet („Importe sind eh billiger“), ohne die Stressfaktoren für die Sicherheit von Stromimporten zu betrachten. Stromimporte sind keine Selbstverständlichkeit, wenn der Anteil der witterungsabhängigen Stromproduktionen steigt. Damit geht man hohe politische Risiken ein, denn die Unterstützung der Bevölkerung für den Klimaschutz lässt nach, wenn die Versorgungssicherheit ins Wanken gerät oder Energiepreise nicht mehr leistbar sind.

Trends, die in die Richtung eines Mehrverbrauchs wirken, wie etwa steigende Wohnfläche pro Person, Bevölkerungswachstum, Digitalisierung, erhöhter Energiebedarf durch CO₂- und Wasserstoffleitungen, Umwandlungsverluste bei der Nutzung von Wasserstoff, Umstellung auf Elektroherde (die Liste ließe sich fortsetzen) für die Rückverstromung werden ausgeblendet.

Conclusio: Das BMK müsste eine Klimapolitik gestalten, die keine Option und keinen Bereich auslässt, überall anpackt, langfristig angelegt ist und die Bedürfnisse der Bevölkerung beachtet – und von realistischen Annahmen (nicht Wunschscenarien) ausgeht. Dem wird die aktuelle Klimapolitik unseres Erachtens noch nicht gerecht.

Einige dieser Postulate werden in der Folge näher ausgeführt, ehe auf den Beitrag der synthetischen Energieträger (eFuels, RFNBOs) eingegangen wird.

Langfristigkeit der strategischen Ausrichtung

Klimaschutz ist ein Marathon kein Sprint, erklärte kürzlich Klimaministerin Leonore Gewessler. Daher braucht es einen langen Atem, es müssen auch Maßnahmen gesetzt werden, die erst zeitversetzt Früchte tragen. Das Wegwischen von Maßnahmen „die erst in den 30ern greifen“ (CO₂-Management, eFuels), würde den Fehler wiederholen, sich auf low hanging fruits zu konzentrieren. Damit Maßnahmen in den 30ern greifen, muss jetzt hart daran gearbeitet werden, wer nicht sät, wird auch nicht ernten.

Mehr Entschlossenheit

Es müssten *alle Optionen* genützt werden. Wie der IPCC unterstreicht, sind sie gleichzeitig umzusetzen, es gibt kein Verschieben auf später. Eine BReg muss auch jene Maßnahmen setzen, deren Früchte sich erst in einer späteren Legislaturperiode zeigen werden, in diesem Sinn gibt es kein „zu spät“, denn das Thema Klimaerwärmung wird auch in den 30ern nichts von seiner Bedeutung verloren haben. Seit zwanzig Jahren wird über CO₂-Einlagerung gesprochen, passiert ist nichts. Seit langem wurde Verfahrensbeschleunigung eingefordert, viel Zeit ging durch Zaudern und Verdrängen verloren. Beschleunigungsmaßnahmen, die jetzt gesetzt werden, werden im Infrastrukturbereich erst nach 2030 Projekten zur rascheren Wirksamkeit verhelfen.

Ganzheitliche Emissionsreduktion muss der Maßstab sein

Emissionen sind zu reduzieren, nicht zu verlagern. E-Mobilität in Ö bedeutet mehr CO₂-Emission zB in China, Polen und Deutschland. Die Vollversorgung mit Ökostrom ist Wunschdenken. Per saldo ist das ein Nullsummenspiel und kein Gewinn für den Klimaschutz. Es muss auf den gesamten Lebenszyklus und die gesamte Wertschöpfungskette abgestellt werden. Das Verbrennerverbot setzt diese ganzheitliche Betrachtung, die sonst überall gepflogen wird, außer Kraft. Aus klimapolitischer Sicht werden damit falsche Signale gesetzt, von den negativen Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Europa abgesehen.

Internationalisierung des Klimaschutzes fehlt

Europa hat die Internationalisierung des Klimaschutzes schwerstens vernachlässigt. Es ist eine Binsenweisheit, dass Europa das Klima nicht im Alleingang retten kann. Selbst wenn es alle seine Emissionen (rund 7% der Weltemissionen) auf null reduzieren würde, hätte dies keine positiven Auswirkungen auf das Klima.

Die europäische Klimapolitik ist erfolgreich, wenn die Internationalisierung gelingt. Im Idealfall springen technologische Funken von Ländern wie Österreich auf Länder mit geringerem Wohlstandsniveau über, etwa wenn „reiche Länder“ in „ärmeren Ländern“ Investitionen anstoßen und mitfinanzieren, die bei beiden Ländergruppen zu beträchtlichen Emissionseinsparungen führen. Genau dieser Dreh- und Angelpunkt hat sehr viel mit den eFuels zu tun, wie noch gezeigt wird, deshalb hat auch die Entwicklungspolitik hohes Interesse an ihnen.

Ein guter European Green Deal im globalen Maßstab wäre folgender: Europa schiebt Investitionen an (Klimabank). Es verhilft damit Ländern, die sich das aus eigener Kraft nicht leisten können, zu zukunftsweisender Energieinfrastruktur, diese Länder verwenden einen wesentlichen Teil des Ökostroms, des grünen Wasserstoffs und der eFuels für ihren eigenen Bedarf und ersetzen damit zB Kohlestrom. Ein anderer, wesentlicher Teil wird exportiert, und in den Bestimmungsländern wird abermals fossile in großem Maßstab durch nichtfossile Energie ersetzt. Es liegt auf der Hand, dass der Transport bzw Export über große Distanzen de facto nur im flüssigen Aggregatzustand möglich ist, das heißt, es werden eFuels (oder ein Plattformenergieträger) an Ort und Stelle produziert und mit bestehender Infrastruktur und mit geringstem Aufwand zu den Abnehmerländern gebracht.

Riesiges Potenzial der synthetischen Energieträger (eFuels, RFNBOs) abrufen

Im vorliegenden Entwurf des Nationalen Energie- und Klimaplanes werden viele Maßnahmen beschrieben und Aktionen angekündigt, doch fehlt der Bereich der neuen synthetischen Energieträger (von winzigen Spurenelementen abgesehen) zur Gänze. Daher liegt hier ein großes Potenzial brach. In der Situation, dass Österreich sein Ziel bis 2030 krass verfehlt, ist es unverständlich, dass der Entwurf einen großen Bogen um diesen großen Technologiestrang macht. Derselbe Vorwurf ist an die Adresse der EK zu richten, die – so scheint es fast – mehr an der Verhinderung von eFuels, denn an der Hebung des Potenzials interessiert ist.

Dies schadet bei der Erreichung der Klimaziele, das oft apostrophierte Sorgenkind Verkehr stellt als Sektor den größten Beitrag zu den Gesamtemissionen, wenn man Industrie und Energie nicht kumulativ zusammenfasst.

Im Unionsrecht gibt es zwar Ansätze, RFNBO aus dem Warteraum zu holen, diese werden aber durch Regulierungen konterkariert, sodass im Endeffekt der Bereich de facto auf „hold“ gestellt ist.

Nach überwiegender Meinung der Wissenschaft sind eFuels die notwendige Ergänzung der E-Mobilität. Das Entweder-Oder entspricht einer überholten Denkweise. Richtig adressiert überholen ihre Emissionsreduktionen jene der E-Neuwagen. Bis 2030 werden 80% der PKW mit Verbrennungsmotor ausgestattet sein. Hier greift nur eine treibstoffseitige Lösung, und hier sind alle Varianten von der reststoffbasierten Option über die biomassebasierte Option bis hin zu den eFuels zu nutzen. Der Umstellungsaufwand ist minimal, daher sind die Gesamtkosten am geringsten und wenn das Produkt auf dem Markt ist, muss nicht abgewartet werden, bis die Infrastruktur (insb Ladestationen, Verteilnetze) steht. Das Aus des Verbrennungsmotors ist kein sinnvolles Ziel der Klimapolitik, zumal er milliardenfach auf dem Globus im Einsatz ist, seine Umstellung auf klimaneutrale Energieträger und – vor allem – die Verbrauchsoptimierung sind für die Erfüllung des Pariser Klimavertrags in der globalen Dimension wesentlich relevanter.

Weitgehend ist anerkannt, dass das Skalierungspotenzial bei den eFuels am größten ist. Ausdrücklich möchten wir aber unterstreichen, dass die drei Varianten zusammenwirken sollen und in Summe einen hohen Beitrag zustande bringen können – wenn man sie lässt.

Im NEKP-Entwurf ist die Schlagseite zur E-Mobilität unübersehbar. Die Sorge, das Aufkommen der eFuels würde die Neuwagenverkäufe bei E-Autos reduzieren, ist unberechtigt, beide Technologien haben ihre Berechtigung, wie oben schon angedeutet wurde. Deshalb aber den ganzen Technologieast eFuels kurz zu halten, ist klimapolitisch nicht zu verantworten. Wie führende Vertreter der Elektromobilität selbst einräumen, muss auch „ihre“ Technologie noch ihre Hausaufgaben lösen (Steigerung der Energiedichte, Verringerung des Gewichts, Recycling muss tatsächlich passieren und nicht nur versprochen werden, uam). Auch die eFuels haben Verbesserungspotenziale, auch was den Wirkungsgrad der Produktion betrifft, Vergleiche mit heutigen Daten sind eher der Propaganda zuzuordnen und sollten die Politik nicht zu Fehlentscheidungen veranlassen.

Bei den eFuels scheint der NEKP zu übersehen, dass sie auch für andere Sektoren als die Mobilität in Frage kommen. Es ist an der Zeit, die Einsatzmöglichkeiten von eFuels in der Landwirtschaft, Bauwirtschaft, bei Notstromversorgungen, Pistengeräten, Feuerwehren, Bundesheergeräten und vielen anderen Bereichen zu erschließen. Ob ein Bereich 1 Mio Tonnen, 200.000 Tonnen oder 50.000 Tonnen CO₂ einspart, sollte nicht das Kriterium sein, jede Einsparung ist willkommen, und mehrere kleine Beiträge ergeben in der Summe einen großen, auch in anderen Bereichen befasst sich der NEKP mit Kleinmaßnahmen.

Bemühen um Objektivität und Ausgewogenheit

Die Klimapolitik soll nicht zum verlängerten Arm von Lobbyinteressen werden. Stromautos werden vom Gesetzgeber als klimaneutral definiert, was sie nicht sind und auch in den nächsten Jahren nicht sein werden. Ein schweres Stromauto ist im Gegensatz zu einem leichten Kleinauto mit Verbrennungsmotor künftig erlaubt, obwohl der CO₂-Fußabdruck ein Mehrfaches ist. Da macht sich die Klimapolitik unglaubwürdig.

E-Autos können ihre Beiträge zum Klimaschutz in folgender Situation am besten leisten: als leichte Fahrzeuge mit leichten Batterien, die für überschaubaren Tagesdistanzen reichen. Da sie fast täglich im Einsatz sind, erzielen sie dennoch in Summe große Fahrleistungen. Sie fahren sie mit dem Strom aus eigenen PV-Anlagen mit Ladestation. Diese Voraussetzungen sind am besten bei gewerblichen Fuhrparks erfüllt, die auch den Löwenanteil beim derzeitigen E-Auto-Bestand in Österreich ausmachen. Die privaten E-Autos in Haushalten sind oft Zweitautos mit geringen Fahrleistungen, für größere Fahrten steht der Verbrenner-PKW bereit. E-PKWs von Haushalten von Wohnhäusern tanken Strom aus dem Netz, ihre Stromnachfrage setzt das teuerste (=schmutzigste) Kraftwerk am Ende der Skala der Merit-Order in Betrieb.

Einige Organisationen verbreiten, aus öffentlichen Budgets mitfinanziert, dass E-Autos um ein Vielfaches effizienter als Autos mit Verbrennungsmotor sind. Dazu muss auf tendenziösen Prämissen aufgesetzt werden. Es wird Strombezug direkt vom Windkraftwerk zugrunde gelegt - obwohl zusätzlicher Strombedarf für das Stromtanken aus Importen gedeckt werden muss und das jeweils teuerste=schmutzigste Kraftwerk (also zB ein Kohlekraftwerk oder ein Gaskraftwerk) in Betrieb genommen werden muss. Die Effizienz dieser Antriebstechnologie wird mit eFuels aus österreichischen Windkraftwerken verglichen - obwohl jeder weiß, dass eFuels an Standorten mit 2- 4 facher Ergiebigkeit produziert werden. Dass E-Autos schwerer sind, fällt auch unter den Tisch bei derartigen „Ökovergleichen“. Wenn das Argument Wirkungsgrad so entscheidend wäre, warum werden dann Windkraftwerker an Standorten gefordert, die nur eine überschaubare Menge von Volllaststunden bieten? Zudem sind eFuels ein Speicher, und daher nicht mit Windstrom-Autos sondern eher mit Wasserstoff-Automobilen vergleichbar.

Von parteiischen „Aufklärungsschriften“ sollte sich das BMK nicht leiten lassen, das Geld für derartige Materialien ist nicht gut investiert. Alle Einwände gegen eFuels lassen sich leicht widerlegen, wenn man sich dazu nur die Mühe machen möchte. Und: jede Technologie hat Stärken und Schwächen, es gilt, den optimalen Technologiemix zu finden, wo jede Technologie ihre Stärken einbringt.

Die Politik darf sich nicht von Technologien und ihren Lobbys vereinnahmen lassen, jeder soll das beitragen dürfen, was in ihr steckt, sie sollte davon Abstand nehmen, einer Technologie einen Startvorteil zu verschaffen. Vergessen wir nicht: Die Konsequenz des Favorisierens und Diskriminierens ist, dass wertvolles Emissionsreduktionspotenzial verschenkt wird.

Abschied von der unseligen Champagner-Theorie

Aus dem Umfeld des BMK kommen Stimmen, die sich auf die sogenannte Champagnertheorie berufen, die vermutlich von der Energieökonomin Claudia Kemfert so getauft wurde. Gemeint ist, dass eFuels

so kostbar wie Champagner sind und daher nur dort eingesetzt werden sollen, wo es keine Alternative gibt (Luftfahrt, Seeschifffahrt). Diese „Theorie“ setzt unbelegt voraus, dass eFuels nur in kleinen Mengen verfügbar sein werden und daher eine strenge Reihung dafür sorgen soll, dass sie dort ankommen, wo sie alternativlos sind. Sie wirkt wie ein Kampagne-Tool, mit Faktenbasierung und Objektivität hat sie nichts zu tun.

Tatsächlich gibt es keine Restriktion der verfügbaren Menge, und die Skalierbarkeit der Technologie ist ein keinem anderen Fall nur annähernd mit jener der eFuels vergleichbar. Momentaufnahmen über angeblich geplante Projekte (60 laut PIK) sind wertlos, sie reflektieren politische Entscheidungen, wie das Verbrenner-Aus und die unsäglichen Beschränkungen für Wasserstoff und Wasserstoffderivaten, die sie EK verordnet, sie sind also vergangenheitsbasiert. Ändern sich diese Vorgaben, wachsen die Projekte bildlich gesprochen wie Schwammerl aus dem Boden nach warmem Regen, diese Einschätzung trauen wir uns aufgrund unserer Kontakte mit Investoren und Technologieentwicklern zu geben. Aufgabe der Politik ist es, brachliegende Potenziale zu erkennen und mit großen Hebeln zu mobilisieren, dann sind auch alle (teilweise interessengeleiteten) „Szenarien“ rasch Makulatur.

Knapp ist hingegen Strom, wenn wir voraussetzen, dass ab 2030 nur noch Ökostrom zur Verfügung steht und stehen darf. Ökostrom kann nicht aus anderen Kontinenten geholt werden, Ökostrom ist leitungsgebunden, und die Möglichkeiten seiner Speicherung sind begrenzt. Daher ist die Champagner-Theorie auf Strom anzuwenden: wir werden nicht für alle Bereiche und Bedarfe genug Strom haben und müssen ihn daher dort einsetzen, wo es keine Alternative gibt. Wenn Österreich Industrieland bleiben soll, wird die Industrie einen sehr großen Strombedarf haben. Wenn Österreich nicht auf Kohle- und Atomstromimport angewiesen sein soll, ist die Lücke nicht mehr wie bisher durch Importe zu schließen.

Bis 2030 wird eine Stromlücke vorhergesagt, wobei die Schere zwischen Nachfrage und Angebot immer mehr auseinander geht. Dass das BMK andenkt, den Wärmemarkt künftig elektrisch mit Wärmepumpen zu versorgen, kommt hinzu. Daher fragt sich schon, ob es klug ist, bei der Dekarbonisierung der PKW, Autobusse, LKW, Lokomotiven und Schiffe den Schwerpunkt nur auf die Elektrifizierung – und damit auf den knappsten Energieträger - zu legen. Auch hier gilt: Man sollte nicht nur auf Studien setzen, die „schöne Szenarien“ malen. Wenn so weitreichende Entscheidungen getroffen werden, muss auch mitbedacht werden, dass Bedarfe steigen, hohe Umwandlungsverluste passieren, der Ausbau nicht so rasch wie erhofft passiert, das Ausland als Lieferant weitgehend ausfällt etc.

Dies sollte mitbedacht werden, wenn sich wieder einmal jemand auf die Champagner-Theorie als Einwand gegen eFuels beruft.

Überregulierung über Bord werfen

In einem, von der Wirtschaft seit langem angemahntem Bereich, den Verfahrensdauern von Großprojekten, hat die Politik spät aber doch ihre Position um 180 Grad geändert. Inzwischen bemühen sich die EU und Mitgliedstaaten wie Deutschland und Österreich, um die Beschleunigung der Verfahren. Das ist erfreulich, auch wenn der bittere Nachgeschmack bleibt, dass die verlorene Zeit nicht aufgeholt werden kann. Der Handlungsbedarf ist mit einer Novelle da, einer Novelle dort längst nicht abgearbeitet, man sollte nicht davon ausgehen, dass die UVP-G-Novelle 2023 ausreicht, um die Erneuerbaren-Ausbau-Ziele zu erreichen.

In einem anderen Bereich werden aber unglaubliche regulatorische Hürden aufgebaut, obwohl gerade hier der Hotspot der Konkurrenz zwischen Europa und den anderen großen Wirtschaftsräumen wie USA, China, Japan, Indien etc zu verorten ist. Wer in Europa oder für Europa Investitionen in grünen Wasserstoff und seine Derivate plant, hat es sehr schwer im Dickicht der Regulierungen. Klar ist, dass diese Regulierungen im günstigsten Fall Entwicklungen aufhalten, in anderen Fällen ersticken sie

Lösungswege im Keim. Wir haben immer wieder mit Interessenten zu tun, die gern grünen Wasserstoff produzieren möchten, aber schon in Vorfeld einer Machbarkeitsüberlegung an den prohibitiven Regulativen scheitern.

Chancen für die Wirtschaft und den Wirtschaftsstandort nutzen

In Österreich hat sich über die letzten Jahrzehnte eine sehr starke Umwelttechnikbranche einschließlich erneuerbare Energietechnologie entwickelt. Technologieverbote legen Forschungsstränge still, andere Wirtschaftsräume ziehen davon. Sie sind innovationsfeindlich und standortfeindlich. Was heute teuer oder unwirtschaftlich erscheint, kann übermorgen ein „Renner“ werden. Auch bei eFuels gilt, dass Standortinteressen gewahrt werden sollen, österreichische Unternehmen sind an verschiedenen Stellen der Entwicklung an vorderer Front dabei. Der europäische Wirtschaftsstandort muss mit einigen Handicaps fertig werden, Personalmangel, Energiepreise, Überbürokratisierung, eine ambitionierte Klimapolitik muss daran interessiert sein, dass sich Europa seine wirtschaftliche Stärke erhält und auf der internationalen Bühne mehr als bisher Zugpferd der Transformation wird.

Neun Forderungen

Die eFuel-Alliance Österreich sieht den dringenden Bedarf, die nationale Klimapolitik um den Bereich synthetische Energieträger zu erweitern. Das ergibt sich allein aus der Mathematik, darüber hinaus ermöglichen es die eFuels, mehr Menschen in die Transformation einzubeziehen. Als sozialverträgliche Maßnahme helfen sie, die Basis für den Klimaschutz zu verbreitern und eine Spaltung der Gesellschaft wie bei Corona zu vermeiden.

Zum Ersten ist ein klares Bekenntnis zur Notwendigkeit, Sinnhaftigkeit und Machbarkeit der eFuels erforderlich. Wenn die Politik Zweifel säht, werden Investoren nicht unbedingt vorpreschen.

Zum Zweiten ist die Kommunikation über eFuels ausgewogen zu gestalten, der negative Touch hilft niemandem, auch nicht der E-Mobilität.

Zum Dritten muss die Politik auch Aktionen setzen, aus nichts wird nichts, und beim Klimaschutz geht es wie der IPCC betont, ganz stark um Tempo. Daher muss die Politik Instrumente bringen, die die Markteinführung von eFuels dynamisieren.

Dazu würde viertens eine eFuel (RFNBO)-Strategie eine gute Grundlage abgeben. Diese fehlt und sollte ehestens in Angriff genommen werden. Auf „Sicht fahren“ wird der Größe der Herausforderung Klimaschutz nicht gerecht.

Fünftens braucht es eine Reihe von Maßnahmen, die auf eFuels zugeschnitten sind, und Diskriminierungen aufheben. Dazu zählt das Steuerrecht. Wer eFuels (RFNBOs) tankt, zahlt dafür anteilig keine MÖSt. Beim Sachbezug im Einkommenssteuerrecht ist die nachweisliche Verwendung von eFuels entsprechend der CO₂-Entlastung anzuerkennen, damit diese Treibstoffe am Markt rascher angenommen werden.

Sechstens: Gibt es für alternativ betriebene Fahrzeug bei den km-abhängigen Tarifen (LKW- und Autobus-Roadpricing) eine Ermäßigung, sind klimaneutrale Kraftstoffe entsprechend zu berücksichtigen. Die Begünstigung darf nicht nur für die Energieträger Wasserstoff und Strom gelten.

Als Alternative für Öko- und Wirtschaftlichkeitsvergleiche ist siebentens bei den Förderungen klimaneutraler Busse und LKW auch die Option eFuels einzubeziehen. Wenn Wasserstoff-Busse oder Wasserstoff-LKWs gefördert werden, die ein Vielfaches kosten, drängt sich auf, die Beschaffung

konventioneller, deutlich kostengünstigerer Fahrzeuge zu fördern, wenn diese mit eFuels betrieben werden.

Die achte Forderung, die allerhöchste Priorität hat, richtet sich an die Adresse der EU. Die Schranken für den Import von eFuels (de facto fast ein Importverbot) für eFuel müssen fallen. Hier hätte das BMK die Gelegenheit gehabt, im Vorfeld auf eine „pragmatischere“ investorenfreundlichere Formulierung des Regulativs hinzuwirken. Zur Erläuterung: Gemäß Delegated Act, dem Österreich zugestimmt hat, darf CO₂ aus Punktquellen nur verwendet werden, wenn die Punktquelle in einem Emissionshandel wie dem EU-ETS eingebunden ist. Daneben gibt es weitere Ausschlüsse, zB kann ein Windstromüberschuss de facto nicht für Wasserstofferzeugung verwendet werden, wenn in der windarmen Zeit kein Strom aus dem Netz verwendet werden darf, denn dann würde ein Elektrolyseur nicht auf eine ausreichende Anzahl von Betriebsstunden kommen.

Schließlich sollen, neuntens, alle Einnahmen aus dem Emissionshandel und der Flugticketabgabe, für die Entwicklung und Markteinführung von Technologien verwendet werden, die zur standortverträglichen Dekarbonisierung beitragen.

Die eFuel Alliance Österreich ist zur konstruktiven Mitarbeit bereit. Der Erfolg wird sich einstellen, wenn alle Technologien und Gruppen ihre Beiträge leisten können. Klimaschutz ist nicht allein die Aufgabe eines Ministeriums oder der NGOs. Ohne oder gegen die Wirtschaft und die Gesellschaft als Minderheitenprogramm konzipiert, fehlen dem Klimaschutz die Investoren, fehlt der Rückenwind, fehlt letztlich auch die breite Akzeptanz über die Lager hinweg, ist jedes Bemühen auf Sand gebaut.

Freundliche Grüße



Mag. Jürgen Roth
Vorstandsvorsitzender
eFuel Alliance Österreich



Univ. Doz. Dr. Stephan Schwarzer
Geschäftsführer
eFuel Alliance Österreich

eFuel Alliance Österreich

Die eFuel Alliance Österreich ist eine branchenübergreifende Interessensgemeinschaft, die sich dafür einsetzt, dass klimaneutrale flüssige und gasförmige Kraft- und Brennstoffen ihren Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutzvertrags leisten können. Sie besteht aktuell aus 107 Mitgliedern. Nähere Infos www.efuel-alliance.at.

Lobbying- und Interessenvertretungsregister
Registerzahl: LIVR-01005

EU Transparenzregister:
Registerzahl: 878486946871-71