

Notwendigkeit einer flächendeckenden Energie- und Mobilitätsberatung und einer nachhaltig lenkenden CO₂-Abgabe

Inhalt	Seite
Die Energie- und Verkehrswende	2
Energie- und Mobilitätsberatung und CO ₂ -Abgabe – Kurzfassung	4
Details	5
1) Diese Kombination zielt direkt auf die Lösung von Arbeitsplatz-, Energie-, Umwelt-, Klima- und Verkehrsproblemen	5
2) Bemessung der CO ₂ -Abgabe und erzielbares Anfangs-Aufkommen	5
3) Lenkende Wirkung durch Steigerungsdynamik	8
4) Strenge Zweckbindung der CO ₂ -Abgabe – Aufkommensneutralität – Entwicklung des Aufkommens	9
5) Maßnahmen	9
5.1 Aufbau einer flächendeckenden Energie- und Mobilitätsberatung	9
5.2 Sozialer Ausgleich	10
5.3 Ökonomische Verträglichkeit	11
5.4 Sorgfältige Vorbereitung der CO ₂ -Abgabe	11
6) Zahlreiche positive Effekte der Kombination <i>Beratung + CO₂-Abgabe</i>	12
7) Schluss	16

Die Energie- und Verkehrswende

Die Energiewende, also der Umstieg auf erneuerbare Energiequellen, ist aus Energie-, Umweltschutz- und Klimaschutzgründen notwendig. Sie erfordert Planungen und Annahmen auf der Basis von heutigem Wissen und von heute bekannten Technologien und Entwicklungsaussichten. Es gibt bereits mehrere wissenschaftliche Studien, die belegen, dass es Österreich bis 2050 bei großem Engagement gelingen kann, die Hälfte des heutigen Jahres-Gesamtenergiebedarfs (2009: 1366 PJ) aus erneuerbaren Energiequellen aufzubringen.

Wolfgang Streicher u. a., Studie „Energieautarkie für Österreich 2050“, Innsbruck 2010 (in Auftrag gegeben vom Umweltministerium):

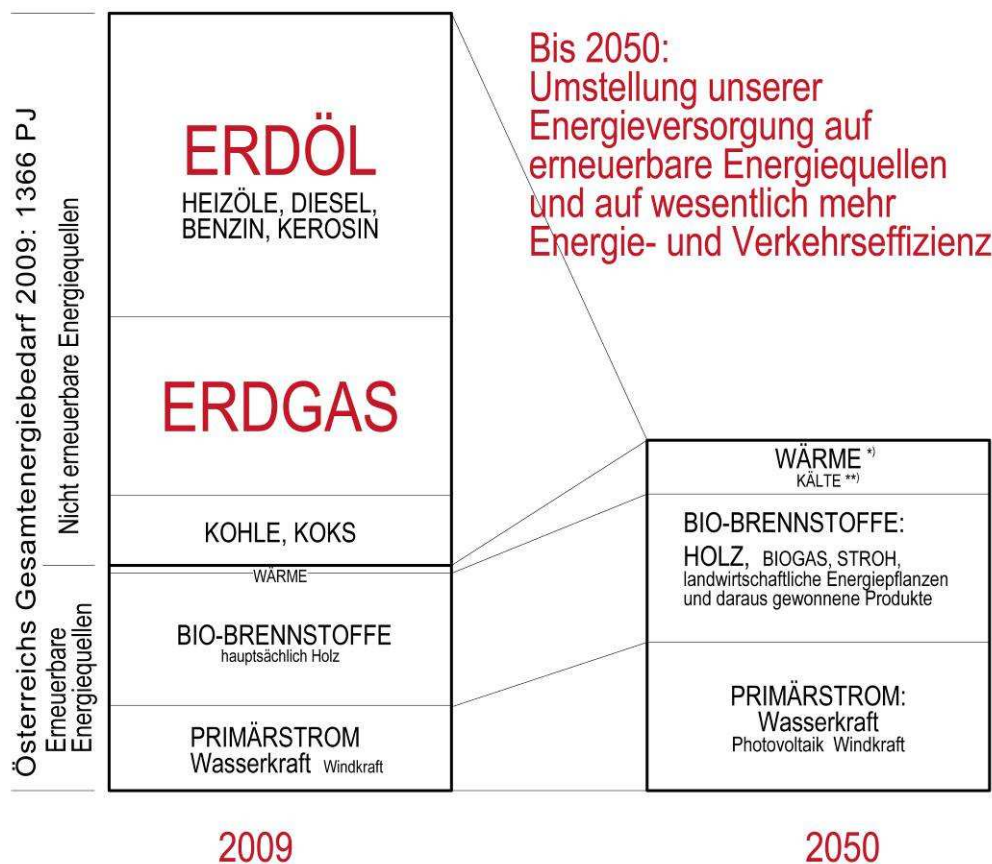
<http://www.lebensministerium.at/suchergebnisse.html?queryString=Wolfgang+Streicher+Energieautarkie+f%C3%BCr+%C3%96sterreich+2050&Suche=Suche>

Institut für Höhere Studien, 29. April 2011 (in Auftrag gegeben von Greenpeace, EVN und Gewerkschaft vida):

<http://www.greenpeace.org/austria/de/multimedia/Publikationen/dokumente/energy-revolution/>

Reinhold Christian u. a., „Energie der Zukunft. Energieautarkie für Österreich?“, St. Pölten 2011, hgg. von Umwelt Management Austria: www.uma.or.at – Projekte – Zukunftsfähige Energieversorgung für Österreich - ZEFO

Bei den erneuerbaren Energien müssen wir also von 368 PJ (2009) auf ca. 650 PJ hinauf, beim Gesamtenergieverbrauch aber von 1366 PJ auf ca. 650 PJ herunter. Das heißt, wir müssen doppelt so weit herunter wie hinauf. Das heißt weiters, der Reduktion des Energieverbrauches muss zweimal so viel Augenmerk geschenkt werden wie dem Errichten von Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien.



*) Solarkollektoren, Solararchitektur, Wärmepumpen (erneuerbare Energie als Basis), Geothermie

***) Winterkälte für Kühlzwecke, Bodenkälte für Klimatisierung

Berechnungen/Annahmen für 2050 und Graphik: Verein Klimaschutz-Initiative (www.ks-i.org)

Den Einsatz fossiler Energieträger müssen wir gar von derzeit 965 PJ gegen Null reduzieren. Somit muss der Verbrauch fossiler Energieträger dreimal so rasch reduziert werden wie der Ausbau der erneuerbaren Energien. Diese Tatsache wird heute viel zu wenig beachtet.

Die Halbierung des Energieverbrauches müssen wir durch Steigerung der Energie- und Verkehrseffizienz und durch Energie- und Verkehrssparen schaffen.

Gleichzeitig müssen wir darauf achten, die gesamtosterreichische Nachfrage nach Dienstleistungen bei Energie und im motorisierten Verkehr zu stabilisieren, damit die Fortschritte bei der Effizienz und beim Sparen nicht durch steigende Nachfrage nach Energie- und Verkehrsdienstleistungen „aufgefressen“ werden, sondern auch tatsächlich Energieverbrauch-senkend wirksam werden können.

Dabei muss für Wohlstands-Nachzügler noch Platz zum Aufholen bleiben. Das heißt, die Luxus-Liebhaber müssen etwas herunter steigen, um diesen Nachzüglern Platz zu machen.

Gleiche Lebensqualität mit halbem Energieaufwand ist möglich und muss das Ziel sein!

Da die Weltmarktpreise bei Öl und Gas ständig schwanken und die Preisexplosion zwar sicher kommen wird, aber niemand weiß wann, ist es sinnvoll, ja **notwenig, dass Österreich die Entwicklung rechtzeitig selber in die Hände nimmt**.

Das heißt, die Politik ist gefordert, durch entsprechende Rahmenbedingungen dafür zu sorgen, dass die Energie- und Verkehrswende zu einer möglichst breiten, kontinuierlich fortschreitenden Bewegung anwächst.

Einerseits muss die Politik die Bevölkerung durch Information, durch Überzeugungsarbeit und durch Anreize (finanzielle Förderungen...) für die Energie- und Verkehrswende gewinnen.

Andererseits muss die Politik aber auch durch Druck „nachhelfen“ (Internalisierung externer Kosten durch höhere Abgaben und Gebühren, Vorschriften mit ausreichend langen Übergangsfristen und Streichung umweltschädlicher Subventionen),

- damit die Anreize auch tatsächlich zum Rückgang des Energieverbrauches führen,
- damit mit der Energiewende auch eine Verkehrswende stattfindet,
- damit sich erneuerbaren Energien und Energie- und Verkehrseffizienz nachhaltig behaupten und konkurrenzfähig werden können,
- sodass sich finanzielle Förderungen nach einiger Zeit erübrigen.

Beispiele für notwendige Internalisierungen externer Kosten:

- CO₂-Abgabe
- Ökologisierung der LKW-Maut: Schrittweise Hinführung der LKW-Maut zum Schweizer Vorbild (flächendeckend, doppelt so hoch, Verwendung eines Teiles vom Aufkommen für den Ausbau der Bahn-Infrastruktur)
- Verkehrserreger-Abgabe (Supermärkte auf der grünen Wiese)
- Ökologisierung der Normverbrauchsabgabe (NoVA): Durch stärkere Spreizung nach den CO₂-Emissionen einen intensiveren Lenkungseffekt zu spritsparenden Kraftfahrzeugen bewirken
- Angleichung der Mineralölsteuer (MÖSt) von Diesel an das Niveau von Benzin
- Schrittweise Anhebung der Besteuerung des Flugverkehrs in Richtung Kostenwahrheit

Die aus diesen Abgaben resultierenden Einnahmen müssten einem Fonds zugeführt werden und für Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes zweckgebunden werden.

Energie- und Mobilitätsberatung und CO₂-Abgabe – Kurzfassung

- 1) **Druck: Fossile Brenn- und Treibstoffe und Strom staatlich geregelt mit einer CO₂-Abgabe belasten** und diese Belastung **über einen langen Zeitraum jedes Jahr einen kleinen Schritt anheben**, wobei die Steigerungsdynamik allen bekannt sein soll. Dadurch entsteht steigender Druck in Richtung Energie- und Verkehrseffizienz, Energie- und Verkehrssparen und erneuerbare Energien.
- 2) **Ausgleich:** Die aus der CO₂-Abgabe resultierenden Einnahmen sollen in einen Fonds fließen und für folgende Anliegen zweckgebunden werden:
 - a) Für die **Senkung der Arbeitskosten** (Lohnnebenkosten).
 - b) Für die **lenkende Rückerstattung** an die Betriebe und Haushalte,
 - **das heißt, nicht direkt,**
 - **sondern indem eine flächendeckende Energie- und Mobilitätsberatung aufgebaut und finanziert wird (Beratung in jeder Gemeinde)**
 - und es dadurch den Betrieben und Haushalten in Kombination mit Förderungen möglich wird, ihren **Energieverbrauch zu senken und die steigende CO₂-Abgabe weitgehend zu kompensieren.**
 - **Sozialer Ausgleich** durch spezielles Coaching und höhere Förderungen für arme Haushalte zur Verhinderung von Energie- und Mobilitätsarmut.
 - c) Für **öffentliche Investitionstätigkeit** in den Bereichen Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Bahnausbau.
- 3) **Aufkommensneutralität:** Dieser Ausgleich ist weitgehend der Aufkommensneutralität vergleichbar.
- 4) **Voraussetzungen für Verkraftbarkeit:**
 - a) Flächendeckendes Angebot im ÖV als leistbare und attraktive Alternative zur teurer werdenden Autonutzung; Bahn als Rückgrat (auch in der Fläche), Busse in der Regel als Zubringer; abseits von Bahnlinien in dünn besiedelten Gebieten können/sollen außerhalb der Hauptverkehrszeiten die Zubringerbusse durch Anrufsysteme ersetzt werden; Sonderregelungen für Pendler, denen (noch) kein ÖV zur Verfügung steht.
 - b) Maßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung der ländlichen Nahversorgung.
 - c) Besondere Regelungen für energieintensive Betriebe.
 - d) Transparenz: Kommunikation mit der Bevölkerung; die Steigerungsdynamik muss allen bekannt sein.
 - e) Vertrauen: Der Bevölkerung muss die Zuversicht gegeben werden, dass allen geholfen wird, den Energieverbrauch zu senken, und dass die aus der CO₂-Abgabe resultierenden Einnahmen garantiert der Zweckbindung zugeführt werden.
- 5) **Planbarkeit:**
 - a) Persönliche, familiäre und betriebliche Beschaffungen in den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Mobilität sind mittel- und langfristig planbar.
 - b) Preissprünge beim Öl-Weltmarkt werden ausgeglichen – einerseits durch Aussetzen der Steigerungsdynamik bei steigenden Weltmarktpreisen, andererseits durch Intensivierung der Steigerungsdynamik bei fallenden Weltmarktpreisen.
- 6) **Wichtigste Effekte:**
 - Rückgang des Energieverbrauches, Verkehrsverlagerung zum ÖV / zur Schiene
 - Rege öffentliche Investitionstätigkeit im Sinne des Klimaschutzes trotz Sparpaket

Details

Die Einführung der Kombination *Energie- und Mobilitätsberatung + CO₂-Abgabe* ist ein politisches Wagnis und eine Herausforderung für die Wirtschaft und für die Haushalte, aber zugleich auch ein wichtiger Schritt. Sie erfordert auf allen Seiten Aufgeschlossenheit und Engagement.

1) Diese Kombination zielt direkt auf die Lösung von Arbeitsplatz-, Energie-, Umwelt-, Klima- und Verkehrsproblemen:

- Energie-Unabhängigkeit vom Ausland, speziell von politisch instabilen Regionen, von den Weltmarktpreisen bei Öl und Gas und von Energiespekulanten.
- Unabhängigkeit von endlichen Energiequellen.
- Versorgungssicherheit bei Energie.
- Klimaschutz: Umstellung unserer Energieversorgung auf Ökoenergien (Wir können nicht warten, bis 100 %ig bewiesen ist, dass die Anreicherung von CO₂ in der Atmosphäre zur Klimaerwärmung führt. Selbst der Verdacht muss Anlass zum Handeln sein, denn wir haben nur diese eine Erde).
- Arbeitsplätze und Wertschöpfung im eigenen Land.
- Mäßigung im motorisierten Verkehr und Halbierung des Energieverbrauches im Verkehr durch Vermeidung von motorisiertem Verkehr, durch Verkehrsverlagerung zum ÖV bzw. zur Schiene und durch energieeffizientere Techniken.
- Verminderung der Staus auf den Straßen in und um den Ballungsräumen.
- Verminderung der Schadstoffemissionen im Verkehr.

2) Bemessung der CO₂-Abgabe und erzielbares Anfangs-Aufkommen:

2.1 Es gibt drei Möglichkeiten der Bemessung:

- Bei den fossilen Brenn- und Treibstoffen am CO₂-Ausstoß und bei Strom an der kWh.
- Generell am Energiegehalt (kWh)
- Sowohl am Energiegehalt als auch an den CO₂-Emissionen (Vorschlag der EU)

2.2 Vorschläge von „Umweltdachverband“ (www.umweltdachverband.at) und „Ökosoziales Forum Österreich“ (www.oekosozial.at) vom Jahr 2010:

CO₂-Abgabe im ersten Jahr:

- 20 Euro pro Tonne CO₂ bei fossilen Brenn- und Treibstoffen – entspricht ca. 5 Cent pro Liter Treibstoff.
- 0,5 Cent Pro kWh bei Strom

Anstieg der CO₂-Abgabe in den folgenden Jahren:

- Jährlich 5 Euro pro Tonne CO₂ bei fossilen Brenn- und Treibstoffen – entspricht gut 1 Cent pro Liter Treibstoff.
- Jährlich 0,1 Cent pro kWh Strom

Verwendung des Aufkommens für schrittweise **Umschichtung von Steuern von Arbeit auf Energie- und Ressourcensteuern** (Zweckbindung).

Berechnungen des Verfassers zur CO₂-Abgabe bezüglich Treibstoffe im ersten Jahr:

1 kg Treibstoff = ca. 3,15 kg CO₂

1) 1 Tonne CO₂20 Euro

1 kg CO₂ 0,02 Euro

3,15 kg CO₂0,063 Euro

2) 1 kg Treibstoff = ca. 11,7 kWh = ca. 3,15 kg CO₂ = 0,063 Euro

1 Liter Treibstoff = ca. 9,5 kWh = ca. 2,6 kg CO₂ = 0,051 Euro

Antwort: 20 Euro Abgabe pro Tonne CO₂ im ersten Jahr würde heißen, dass sich 1 Liter Treibstoff um 0,051 Euro (ca. 0,05 Euro = ca. 5 Cent) verteuert.

Berechnungsbasis:

1 Liter Treibstoff = ca. 9,5 kWh = ca. 2,6 kg CO₂ (Durchschnitt)

1 Liter Benzin (0,75 kg)8,67 kWh.....ca. 2,4 kg CO₂

1 Liter Diesel (= Heizöl e. l.) (0,84 kg).....9,95 kWh....ca. 2,7 kg CO₂

1 kg Treibstoff = ca. 11,7 kWh = 3,15 kg CO₂ (Durchschnitt)

1 kg Benzin (1,3 Liter) 11,56 kWh

1 kg Diesel (1,18 Liter)11,84 kWh

Energiemaße:

1 Ws (Wattsekunde) = 1 J (Joule) = 1 Nm (Newtonmeter)

1 cal (Kalorie) = 4,19 J

1 kWh (Kilowattstunde) = 3 600 kJ (Kilojoule) = 3,6 MJ (Megajoule)

1 Mrd. kWh = 1 TWh (Terawattstunde) = 3 600 TJ (Terajoule) = 3,6 PJ (Petajoule)

2.3 Halbherzige Aktion der Politik:

Mit Beginn des Jahres 2011 erhöhte Österreichs Bundesregierung die MÖSt bei Diesel um 6 Cent und bei Benzin um 4,8 Cent. Die Bevorzugung von Diesel bei der Besteuerung wurde somit etwas entschärft. Es fehlte aber die verpflichtende Zweckbindung des Aufkommens, wie sie oben gefordert wurde. Strom wurde überhaupt ausgenommen (wenn man vom Ökostromzuschlag absieht). Für die nachfolgenden Jahre gibt es kein Steuerprogramm. Es blieb bei einer einmaligen Erhöhung der MÖSt und daher ohne Lenkungseffekt.

Eine solche einmalige Abgaben-Anhebung ohne längerfristiges Programm bewirkt höchstens einen Aufschrei, und dann gewöhnt man sich an den höheren Preis. Kurzfristige Lenkungseffekte gehen durch Einkommenserhöhungen größtenteils wieder verloren.

2.4 Unglaubliches Aufkommen aus der CO₂-Abgabe möglich:

a) Aufkommen aus der Belastung von fossilen Treibstoffen:

Allein das Aufkommen aus der Belastung fossiler Treibstoffe bei einem Verbrauch von 345 PJ im Jahr 2010 (ca. 3/4 Diesel, ca. 1/4 Benzin) mit einer CO₂-Abgabe wäre beachtlich. 345 PJ sind 96 TWh, also 96 Mrd. kWh oder 10 Mrd. Liter Treibstoffe (der Energiegehalt von einem Liter fossilen Treibstoffs beträgt durchschnittlich (Diesel : Benzin = 3:1) 9,6 kWh).

- Bei Belastung mit 0,1 Cent pro kWh Treibstoff (ca. 1 Cent pro Liter Treibstoff) wäre ein jährliches Aufkommen von 96 Mio. Euro erzielbar.
- Das Aufkommen aus einer CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe bei beispielsweise einer Dynamikstufe von 0,7 Cent pro kWh (ca. 7 Cent pro Liter Treibstoff) würde demnach bei 672 Mio. Euro pro Jahr liegen.

b) Aufkommen aus der Belastung fossiler Energiestoffe (Treibstoffe und Brennstoffe) und von Strom (generell kWh als Basis):

Der energetische Endverbrauch lag 2010 bei 1.119 PJ. Der Anteil fossiler Energieträger betrug im Jahr 2010 694 PJ, der bei Strom 217 PJ. Zusammen waren das 911 PJ oder 253 TWh (253 Mrd. kWh).

- Bei 0,1 Cent pro kWh ergäbe das ein Jahres-Aufkommen von 253 Mio. Euro.
- Bei **0,7 Cent pro kWh** wäre bereits ein Aufkommen von **1,771 Mrd. Euro** erzielbar.

Endenergieeinsatz bei fossilen Energieträgern und bei Strom im Jahr 2010

Fossile Energiestoffe	694 PJ
- Heizungen, Industrie, Gewerbe, Standmotoren	304 PJ
- Fernwärme von fossilen Energieträgern	45 PJ
- Fossile Treibstoffe	345 PJ
Elektrische Energie	217 PJ
- Strom aus Wasser, Wind und Sonne	154 PJ
- Strom aus anderen Energiequellen	63 PJ
Summe	911 PJ

Quelle: Statistik Austria -

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/energie/nutzenergieanalyse/022719.html

Unter **Endenergie** versteht man die Energie, wie sie dem Konsumenten zur Verfügung gestellt wird, also Treibstoff von der Tankstelle, Strom von der Steckdose, der Heizanlage zugeführtes Heizmaterial, angelieferte Fernwärme. Der Konsument verwandelt diese Endenergie in **Nutzenergie** (was z. B. die Räder eines Kfz an Kraft auf die Straße „bringen“ oder was die Heizkörper in einem Raum an Wärme abgeben). Wir brauchen eigentlich nicht Energie, sondern **Energie- bzw. Verkehrsdienstleistungen**, z. B. sich in Räumen wohl zu fühlen oder in einer bestimmten Zeit bei einem bestimmten Komfort von A nach B zu kommen. Diese Dienste sollen bei möglichst geringem Energieaufwand geleistet werden.

Bezüglich Energieflussbild 2009 siehe <http://ksi.jimdo.com/kurzinfos/>

Ein ähnliches Ergebnis brächte die Berechnung des Aufkommens auf der Basis der CO₂-Emissionen (5 Euro pro Tonne CO₂ entsprechen bei Treibstoffen 0,1 Cent pro kWh).

CO₂-Emissionen in kg pro kWh:

Kohle, Koks	durchschnittlich ca. 0,35
Fossile Brenn- und Treibstoffe	durchschnittlich ca. 0,27
Erdgas	0,20

2.5 Das Ökostromgesetz muss auch als Stromeffizienz- und Stromspargesetz verstanden werden.

Das heißt, der steigende Ökostromzuschlag ist durch Senkung des Stromverbrauchs kompensierbar. Energiewende heißt ja nicht nur, dass immer mehr Ökostrom erzeugt werden muss, sondern auch, dass der Energieverbrauch pro Stromdienstleistung gesenkt werden muss, und zwar – wie oben dargestellt wurde – doppelt so schnell wie der Ausbau der Ökostromerzeugung.

2.6 Als Folge der steigenden CO₂-Abgabe steigen auch die Preise bei erneuerbaren Energien.

So wird Ökostrom konkurrenzfähig und somit kann die Ökostromförderung gesenkt werden, bis sie überhaupt auslaufen kann. Um von Atomstromimporten loszukommen, ist entweder ein Importverbot nötig (schwierige Vollziehung), oder es muss ein Atomstrom-Aufschlag auf die CO₂-Abgabe eingehoben werden.

2.7 Generelle Besteuerung von Energie:

Um einem „Rückfall“ in die fossile Energie, in den Fossil- und Atomstrom bzw. in die Stromverschwendung vorzubeugen, muss die CO₂-Abgabe selbst dann hoch bleiben, wenn von fossilen Energieträgern und von Fossil- und Atomstrom nur mehr wenig oder gar nichts mehr zum Einsatz kommt.

Entsprechend dem Grundsatz, dass die Arbeitskosten (Lohnnebenkosten) gesenkt werden sollen, dafür aber Energie und Rohstoffe höher mit Abgaben belastet werden sollen, muss

später auch damit begonnen werden, Energie generell höher zu besteuern, also auch Energie von erneuerbaren Quellen (zusätzlich zur CO₂-Abgabe), und zwar zunächst steigend und dann stabil auf hohem Niveau.

3) Lenkende Wirkung durch Steigerungsdynamik:

3.1 Voraussetzungen:

- Es ist wichtig zu erreichen, dass der Großteil der Bevölkerung Verständnis für den Klimaschutz und für die Einführung der CO₂-Abgabe aufbringt.
- Die Steigerungsdynamik muss transparent, leicht nachvollziehbar und der gesamten Bevölkerung bekannt sein.
- Der Zweck der CO₂-Abgabe und das Ziel (100 % erneuerbare Energien bis 2050) müssen der Bevölkerung und den Unternehmen bewusst sein.
- Die Bevölkerung und die Betriebe müssen vertrauen können, dass die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe tatsächlich für die angegebenen Zwecke verwendet werden.

3.2 Lenkende Wirkungen:

Umstellungsdruck: Weg von fossilen Energieträgern und von Fossil- und Atomstrom, hin zu erneuerbaren Energien und zu Strom von erneuerbaren Energiequellen.

Erneuerbare Energien werden konkurrenzfähig und bedürfen nach einiger Zeit keiner Förderungen mehr.

Mit den Preisen fossiler Brennstoffe steigen auch die Preise der Biomasse. Brennholz erhält endlich jenen Preis, der die bäuerlichen und sonstigen privaten Waldbesitzer animiert, ihre Wälder aktiv zu bewirtschaften bzw. bewirtschaften zu lassen.

Energieeffizienz-Druck und Einfluss auf das Verhalten beim Energieeinsatz in den Haushalten und Betrieben und im motorisierten Verkehr:

- Einfluss auf die thermische Gestaltung der Gebäude und auf das Wohnverhalten (sparsames Heizen und Lüften...).
- Einfluss auf das Mobilitätsverhalten (Gebrauch des Autos, mehr Gehen, mehr Radfahren, mehr ÖV-Nutzung, weniger Autofahren).
- Einfluss auf die Autoproduktion und auf das Anschaffungsverhalten im Kfz-Bereich.
- Einfluss auf den Güterverkehr (restriktive Wirkung auf den LKW-Verkehr, Verkehrsverlagerung zur Schiene).

Eventuelle Milderung oder Verschärfung der Steigerungsdynamik:

Jährliche Evaluierungen müssen den Erfolg sichern und eventuelle Änderungen der Anstiegsdynamik ermöglichen.

Falls der Einsatz fossiler Energieträger stärker sinkt als im Programm vorgesehen, wäre als Bonus eine Abschwächung des Anhebungsprogramms denkbar.

Rücksicht auf das Auf und Ab der Weltmarktpreise – ausgleichende Wirkung der CO₂-Abgabe:

Die Schwankungen der Weltmarktpreise bei Öl und Gas müssen berücksichtigt werden: Sind die Weltmarktpreise hoch, so ist die Steigerung auszusetzen oder für sozial Bedürftige sogar in eine Preissenkung umzuwandeln. Sind sie niedrig, so muss zum Ausgleich eine stärkere Steigerung gewagt werden. So wirkt diese Abgabe ausgleichend, ermöglicht Kontinuität und verhindert den Rückfall in die fossile Energie. Wir brauchen die Sicherheit, dass erneuerbare Energien und Energie- und Verkehrseffizienz dauerhaft nachgefragt werden. Diese Sicherheit brauchen sowohl die Hersteller von entsprechenden Anlagen, Strukturen und

Fahrzeugen als auch jene, die solche Anlagen installieren bzw. Fahrzeuge kaufen. Kurz: Der Klimaschutz braucht diese Sicherheit.

4) Strenge Zweckbindung der CO₂-Abgabe – Aufkommensneutralität – Entwicklung des Aufkommens:

Die aus der CO₂-Abgabe resultierenden Einnahmen werden nur so weit dem Fiskus zugeführt, soweit sie das sinkende Einkommen aus der Mineralölsteuer ersetzen müssen (wird erst bei Rückgang des Verbrauches fossiler Treibstoffe im Verkehr schlagend).

Ansonsten werden die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe an die Betriebe, Arbeitnehmer und Konsumenten **rückerstattet, aber nicht direkt**, sondern über einen Fonds (eventuell über den Klima- und Energiefonds, KLI.EN-Fonds)

- zur Entlastung des Faktors Arbeit,
- zur Finanzierung flächendeckender Energie- und Mobilitätsberatung (Berater in jeder Gemeinde, für arme Haushalte besonderes Coaching und spezielle Förderungen),
- zur Finanzierung reger öffentlicher Investitionstätigkeit im Sinne des Klimaschutzes: Energieeffizienz und erneuerbare Energien (z.B. Photovoltaik auf öffentlichen Gebäuden), Heizkraftwerke, ÖV, Bahnausbau usw. Dadurch Schaffung/Sicherung von Arbeitsplätzen, noch dazu in essentiellen Bereichen.

Abgesehen von Ausgaben für Energieeffizienz-Investitionen wird die steigende CO₂-Abgabe weitgehend durch geringeren Energieverbrauch kompensiert. Die Entlastung des Faktors Arbeit und die öffentliche Investitionstätigkeit kommen auch der Bevölkerung zugute.

Die Zweckbindung muss einer Kontrolle unterzogen werden.

Das Einkommen aus der steigenden CO₂-Abgabe würde in den ersten Jahren ansteigen, dann wegen der sich vermindernenden Verwendung fossiler Energieträger und von Fossil- und Atomstrom auf hohem Niveau fast stabil bleiben (Ausgleich zwischen steigender Abgabe und fallendem Einsatz fossiler Energieträger und von Fossil- und Atomstrom), schließlich aber trotz eines bleibenden hohen Steuersatzes wegen der auslaufenden Verwendung dieser Energieträger stark schrumpfen.

5) Maßnahmen

5.1 Aufbau einer flächendeckenden Energie- und Mobilitätsberatung:

Der Energieverbrauch hängt sehr stark vom Verhalten jedes/jeder Einzelnen ab. Information und Motivation sind daher wichtig. Deshalb muss sofort damit begonnen werden, ein „ganzes Heer“ von Beraterinnen und Beratern auszubilden. In jeder Gemeinde und in jedem Betrieb soll es zumindest eine Beratungsperson geben,

- damit die Haushalte und Betriebe das vielseitig vorfindbare Energie- und Verkehrseffizienzpotenzial ohne Komfortverlust bzw. ohne Wettbewerbsnachteil optimal nutzen können
- und so die steigende CO₂-Abgabe durch geringeren Energieverbrauch weitgehend ausgleichen können.

Es erscheint als sinnvoll, dass hauptberufliche Mitarbeiter auf Landes- und Bezirksebene flächendeckende Netzwerke an lokalen Akteuren (auch ehrenamtliche) koordinieren bzw. informieren. Die Zusammenarbeit von betrieblichem und kommunalem Beratungspersonal ist anzustreben.

Aufgaben der kommunalen Beraterinnen und Berater:

- Aufbau von Kontakten mit Haushalten/Betrieben mit dem Ziel, Termine für Beratungsgespräche zu bekommen (nicht nur warten, bis jemand kommt, sondern selber die Initiative ergreifen – Bringsystem).
- Organisation von Informationsveranstaltungen und Wettbewerben (Themen: Wie man den Energieverbrauch im Haushalt feststellen kann, Erkennen von Energieeffizienz-Potenzialen, Auseinandersetzung mit dem Fahrplan des nächsten ÖV-Angebots, Grundwissen bezüglich Wärmedämmung und Lüftungstechnik...).
- Organisation von Veranstaltungen zum Kennenlernen des ÖV (z. B. Ausflüge)
- Organisation von Biobauernmärkten und Kochkursen (weniger Fleischkonsum ...).
- Gründung und Betreuung von Klubs (Öffi-Pendler-Klub, Radfahrerklub, Solarklub, Lebensstilklub...).
- Einsatz für die Sicherung der Nahversorgung in den ländlichen Regionen.
- Gründung und Betreuung von Einkaufsgemeinschaften.
- Ärmeren Haushalten durch besonderes Coaching bei der Energieeinsparung behilflich sein.
- Zusammenarbeit mit Bildungseinrichtungen, Pfarren und Medien
- Usw.

5.2 Sozialer Ausgleich:

Flächendeckendes Angebot im ÖV als leistbare und attraktive Alternative zur teurer werdenden Autonutzung:

- Flächendeckender ÖV mit ausreichender Attraktivität. Die Bahn muss das Rückgrat bilden, die Busse haben in der Regel als Zubringer zu fungieren. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten können/sollen in dünn besiedelten Regionen aus Kostengründen Anrufsysteme die Zubringerbusse ersetzen.
- Regelmäßiger, lückenloser Stundentakt als zeitliche Grundstruktur; Verdichtungen des Angebotes je nach Bedarf innerhalb dieses Rahmens.
- Optimale Verknotungen, um lange Umsteigewartezeiten zu vermeiden.
- Bahn-Reisezeiten, die mit den PKW-Reisezeiten konkurrieren können.
- Einfache Zugänglichkeit; Einfachheit und Einheitlichkeit bei Tarifen und Fahrplänen.
- Jeder Zug mit mindestens einem Niederflureinstieg (Fahrräder, Kinderwägen, Behindertenfahrzeuge).

Sonderregelungen für Pendler, denen (noch) kein ÖV zur Verfügung steht:

Etwa drei Viertel der insgesamt ca. 1,9 Mio. Pendler Österreichs fahren mit dem Auto zur Arbeit. Immer mehr von ihnen müssen für den ÖV gewonnen werden.

Derzeit ist die Pendlerpauschale eher eine „Reichenförderung“, denn Wohlhabende profitieren deutlich stärker von der Pendlerpauschale als jene, die wenig verdienen. Deshalb muss an der Pendlerförderung etwas geändert werden.

Maßnahmen gegen „Energiearmut“:

Ärmeren Haushalten muss intensiver geholfen werden. Sie sind häufig mit dem Problem konfrontiert, dass sie sich die Ausgaben für mehr Energieeffizienz nicht leisten können oder

zu wenig Zugang zu Informationen haben. Deshalb brauchen sie in besonderem Ausmaß ein Coaching und finanzielle Unterstützung:

- Gerätetausch-Aktionen.
- Sonderförderungen für die Installation von Solaranlagen und für die thermische Haussanierung.
- Flächendeckender ÖV als Alternative zur teurer werdenden Autonutzung.
- Verbilligte bzw. Gratis-Tickets für die Nutzung des ÖV
- Usw.

Vermeidung von Zwangsmobilität – durch Erhaltung bzw. Wiederherstellung prosperierender Landgemeinden:

Arbeitsplätze, Nahversorgung: Niedrigere Besteuerung der Nahversorger und der Unternehmen im ländlichen Raum, damit diese zu etwas niedrigeren Preisen ihre Produkte anbieten können (höhere Besteuerung in den Ballungsräumen als Ausgleich). Nur ein attraktiver ländlicher Raum mit vielen Arbeitsplätzen kann die Verkehrsorientiertheit zu den Ballungsräumen verringern.

Raumordnung und Raumplanung: Kurze Wege, vitale Ortskerne, Nähe zum ÖV. Rege Energie- und Mobilitätsberatung.

Mietern die Möglichkeit zum Heizkostensparen geben:

Wohnungsvermieter sind zu verpflichten, bis zu einem bestimmten Grad und innerhalb einer bestimmten Frist ihre Häuser wärmetechnisch zu optimieren, um den Mietern die Möglichkeit zu geben, Heizkosten zu sparen. Die Investitionskosten sind zwischen Vermieter und Mieter gerecht aufzuteilen.

5.3 Ökonomische Verträglichkeit:

Moderate Ausnahmen für energieintensive Betriebe im internationalen Wettbewerb. Wie weit auch jene Großbetriebe und Betreiber kalorischer Kraftwerke, die zum Handel mit Emissions-Zertifikaten verpflichtet sind, zur CO₂-Abgabe verpflichtet werden sollen, bedarf eigener Überlegungen und Erörterungen.

5.4 Sorgfältige Vorbereitung der CO₂-Abgabe:

Interfraktioneller Grundkonsens:

Voraussetzung ist die Erstellung einer „**Energiestrategie Österreich 2050**“, die auch einen Stufenplan für die Umsetzung enthält. So soll bezüglich Klimaschutzpolitik die derzeitige Schwäche überwunden werden. Denn die im Jahr 2010 beschlossene „Energiestrategie Österreich“ reicht ja nur bis 2020 und wird mit wenig Elan und daher auch mit wenig Erfolgsaussichten umgesetzt.

Die Erreichung des Zieles, bis 2050 auf erneuerbare Energien umzusteigen, muss von allen im Parlament vertretenen Parteien gewollt werden. Die Eckpunkte der CO₂-Abgabe müssen von diesen mitgetragen werden.

Sensibilisierungsphase: Das Notwendige populär machen!

Es ist wichtig zu erreichen, dass der Großteil der Bevölkerung Verständnis für den Klimaschutz aufbringt und für die Einführung der CO₂-Abgabe Aufgeschlossenheit zeigt (wenn auch z. T. mit Zähneknirschen)

Appelle durch Bundespolitiker, unterstützt durch Landespolitiker:

Die Staatsverschuldung und die Banken-, Euro- und Wirtschaftskrise sind fast täglich Themen von Wortmeldungen in der Politik. Der Bevölkerung wird somit eindringlich vermittelt, dass dies sehr ernst zu nehmende Anliegen sind.

Noch größere Probleme sind aber die ökologische Verschuldung und der Klimawandel!

Möglichst oft und bei vielen Anlässen - am besten wöchentlich – müssen daher Politiker die Notwendigkeit des Energie- und Mobilitätssparens und die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien thematisieren, mit persönlichen Beispielen vorangehen und die Bevölkerung aufrufen,

- a) nach Möglichkeiten zu suchen, im Haushalt Energie zu sparen und den PKW seltener zu nutzen,
- b) sich mit verträglicheren, energiesparenden Mobilitätsalternativen auseinander zu setzen
- c) und schrittweise auf erneuerbare Energien umzusteigen.

Die Einbindung der Medien in diese Kampagne ist von großer Bedeutung.

Diskussions- und Konkretisierungsphase:

Von einem Fachleute-Gremium müssen unter intensiver Einbindung der Bevölkerung und der Medien der Zeitpunkt des Beginns der CO₂-Abgabe, die Steigerungsdynamik und die Etappenziele definiert werden.

Das Anhebungsprogramm muss transparent, einfach nachvollziehbar und allen bekannt sein.

Der Zweck der CO₂-Abgabe und das Ziel (100 % erneuerbare Energien bis 2050) müssen allgemein bekannt sein.

Strukturelle Vorbereitungen:

Mit der Einhebung der CO₂-Abgabe kann erst dann begonnen werden,

- wenn flächendeckende Energie- und Mobilitätsberatung als Bringsystem angeboten wird;
- wenn beim ÖV ein ausreichend dichtes, für die Fahrgäste leistbares Angebot vorhanden ist;
- wenn Sonderregelungen für besonders Belastete getroffen werden (sozial Schwache / Pendler, denen kein ÖV zur Verfügung steht / energieintensive Betriebe);
- wenn Kontrollstrukturen für die Zweckbindung aufgebaut sind;
- wenn Strukturen für die Erfolgsicherung festgelegt sind (Festlegung von Etappenzielen, jährliche Fortschrittskontrollen).

6) Zahlreiche positive Effekte der Kombination *Beratung + CO₂-Abgabe*:

In Summe (fast) keine Mehrausgaben für Betriebe und Haushalte, aber eine Herausforderung:

Durch geringeren Energieverbrauch kompensieren die Haushalte und Betriebe weitgehend die steigende CO₂-Abgabe und die Ausgaben für mehr Energieeffizienz.

Belegung bei der Energie- und Verkehrswende: Es kommt tatsächlich zu einer deutlichen Senkung des Energieverbrauches.

Die Schande, dass Österreich das Kyoto-Ziel nicht erreicht, kann zumindest ein wenig gemildert werden, indem der Stillstand bei der Energie- und Verkehrswende überwunden wird. Eine weitere Schande wäre es, wenn es – wie in der „Energiestrategie Österreich“ vorgesehen – bis 2020 nur zu einem minimalen Rückgang des Endenergieverbrauches käme, de facto bloß zu einer Stabilisierung des Endenergieverbrauches (http://www.bmwfi.gv.at/Ministerium/Staatspreise/Documents/energiestrategie_oesterreich.pdf, Tabelle auf Seite 98). Das wäre ein unverzeihlicher Fast-Stillstand bis 2020.

Mehr Steuereinnahmen und weniger Staatsausgaben:

- Privates Geld wird auf freiwilliger Basis zum Fließen gebracht.
- Wertschöpfung, Wachstum und Arbeitsplätze in einem essentiellen Bereich, dem Klimaschutz.
- Steuereinnahmen, die mit Sicherheit jenem Aufkommen entsprechen, das von einer direkt an den Fiskus entrichteten CO₂-Abgabe zu erwarten wäre.
- Entlastung des Faktors Arbeit und weniger Staatsausgaben für Arbeitslose.

Wenig intelligent wäre es, die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe direkt dem Staatshaushalt zuzuführen. Folge: Entzug von Kaufkraft mit negativen Auswirkungen auf Wirtschaft und Arbeitsplätze

Planbarkeit und Kontinuität bei der Energie- und Verkehrswende werden möglich:

Persönliche, familiäre und betriebliche Beschaffungen in den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Mobilität sind mittel- und langfristig planbar.

Die Dynamik der steigenden CO₂-Abgabe kann so gestaltet werden, dass mit ihr flexibel auf die Schwankungen der Weltmarktpreise bei Öl und Gas im Sinne des Ausgleichs reagiert werden kann. So kann ein gleichmäßiger Anstieg gewährleistet werden und somit eine kontinuierliche Entwicklung bei der Energie- und Verkehrswende ermöglicht werden. Bei niedrigem Ölpreis wird ein Rückfall in die fossile Energie verhindert, weil diese Energie staatlich geregelt teuer bleibt.

Leichtere Finanzierbarkeit des ÖV:

Sowohl die Mobilitätsberatung als auch die steigende CO₂-Abgabe motivieren immer mehr Autofahrer, motorisierten Verkehr zu vermeiden bzw. Angebote des ÖV zu nützen. Auf Grund dieser CO₂-Abgabe und deren positiver Wirkungen kommt es zu einer Erleichterung bei der Finanzierbarkeit des ÖV und bei der Erhaltung bzw. beim Ausbau des Systems Schiene (Bahn-Offensive statt Ausdünnung!).

Vermeidung von Verschwendung staatlicher Fördergelder:

Förderungen ohne steigende CO₂-Abgabe sind z. T. verschwendetes Geld, denn die geförderten Investitionen/Beschaffungen/Aktivitäten entfalten erst dann ihre Wirksamkeit in vollem Maße, wenn fossile Brenn- und Treibstoffe und Strom steigend besteuert werden.

Beispiele:

- Was helfen geförderte Solarkollektoren auf den Dächern von Wohnblöcken, wenn die Solaranlagen nicht betrieben werden, weil der Kostendruck in Richtung Solarwärme zu gering ist?

- Was hilft die geförderte wärmetechnische Optimierung von Häusern, wenn die Fenster gekippt bleiben, weil Erdgas/Heizöl immer noch zu billig ist?
- Was hilft flächendeckendes Angebot im ÖV, wenn dieses Angebot zu wenig genutzt wird, weil das Autofahren – wer weiß, wie lang noch – relativ billig ist?

Rege öffentliche Investitionstätigkeit im Sinne des Klimaschutzes wird trotz Sparpaket möglich:

Das steigende zweckgebundene Gesamtaufkommen aus der CO₂-Abgabe (und aus anderen Öko-Abgaben aus der Internalisierung externer Kosten) gibt der öffentlichen Hand (Bund, Länder, Gemeinden) die Chance, durch intensive öffentliche Investitionstätigkeit in den Bereichen erneuerbare Energien, Energiespeicherung, Energie- und Verkehrseffizienz und Bahnausbau gegen die gegenwärtige Krise zu wirken. Beim ÖV wird flächendeckendes Angebot leichter finanzierbar.

a) Kommunen als Investoren:

Wenn Kommunen Anlagen zur Ernte, Speicherung und Umwandlung von Energie aus erneuerbaren Quellen (z.B. Photovoltaik-Anlagen auf Dächern öffentlicher Gebäude, Wind- und/oder Wasserkraftanlagen, Heizkraftwerke) errichten und somit die Chance nutzen wollen, sich aus dem Verkauf von Strom eine risikolose öffentliche Einnahmsquelle zu sichern, dann erhalten sie Geld vom Abgaben-Gesamtaufkommen und müssen sich natürlich dazu verpflichten, die Zweckbindung kontrollieren zu lassen.

Mit diesen Zukunftsinvestitionen tun die Kommunen – parallel mit den Privathausbesitzern – etwas für ihre Unabhängigkeit. Zugleich liegt hier auch eine Möglichkeit der Kommunen, ihre Finanznöte zu lindern. Man soll dieses „Feld“ nicht nur der Privatwirtschaft und den großen Stromversorgern – somit den Aktionären – überlassen.

b) Bund und Länder bekommen ebenfalls Geld von den genannten Abgaben, um es – streng kontrolliert – im Sinne des Klimaschutzes zu verwenden, vor allem für den Bahnausbau:

Warum in erster Linie für den Bahnausbau?

Weil das System Bahn für den Einsatz elektrischer Energie unter allen Verkehrsträgern am besten geeignet ist und wichtige Aufgaben übernehmen muss, dafür aber nicht gerüstet ist.

Dazu eine kurze Begründung: Der Verkehrssektor ist derzeit in höchstem Maße von fossilen Energieträgern abhängig. Als erneuerbare Energieträger für die Substitution stehen nur Strom und in geringem Ausmaß Bio-Treibstoffe zur Verfügung. Strom (aus Wasser- und Windkraft, aus Sonnenenergie und Biomasseverstromung) muss die energetische Hauptsäule im Verkehr werden – zum Aufladen von Batterien oder zur Gewinnung von Wasserstoff, um Brennstoffzellen betreiben zu können oder um Solar-Fuels erzeugen zu können.

Die 345 PJ fossile Treibstoffe, die derzeit (2010) im Verkehr zum Einsatz kommen, sind aber bis 2050 unmöglich zu 100 % durch Strom aus Wasser, Wind, Sonne und Biomasse (und durch Bio-Treibstoffe) ersetzbar. Somit ist klar, dass die gesamtstaatliche Nachfrage nach Mobilitäts-Dienstleistungen nicht mehr wachsen darf und enorme Anstrengungen notwendig sind, um den Energiebedarf im Verkehr deutlich reduzieren zu können (Halbierung!) –

- durch mehr Energieeffizienz im Verkehr: Nutzung energieeffizienter Techniken, Verkehrsverlagerung zum ÖV bzw. zur Bahn, Maßnahmen der Raumordnung und Raumplanung.

- durch Änderung des Mobilitätsverhaltens: Gehen, Radfahren, besseres Managen des Mobilitätsbedürfnisses, Mäßigung beim motorisierten Reisen.

Dem Punkt „a)“ entspricht die Bahn optimal:

- Die elektrisch betriebene Bahn ist die bereits vorhandene, klimafreundliche, hoch effiziente Technik für die E-Mobilität, vor allem in Österreich mit hohem Wasserkraft-Anteil bei Bahnstrom.
- Sie ist im Güterverkehr und im Schnellzugverkehr schon heute bezüglich Schadstoffemissionen und Energieverbrauch dem Straßenverkehr haushoch überlegen. Im Nah- und Regionalverkehr der Bahn gibt es Energiesparpotenziale, die genutzt werden sollen.
- Ein Zug kann als attraktives ÖV-Mittel (attraktiver als Bus) große Zahlen von Fahrgästen transportieren – dafür wären mehrere Busse nötig.
- Diesel-Bahnstrecken können in relativ kurzer Zeit elektrifiziert werden, während im Straßenverkehr die Umstellung auf E-Mobilität Jahrzehnte dauern wird (Deshalb soll auf Diesel-Strecken der Bahnbetrieb aufrecht erhalten bleiben, dafür aber möglichst rasch die Elektrifizierung vorgenommen werden. Denn mit der Umstellung auf Busse würden – das sagt die Erfahrung – viele Fahrgäste auf den PKW umsteigen).

Deshalb ist es höchst an der Zeit, dass die Bedeutung der Bahn als Klimaschutz-System erkannt wird. Die Bahn muss fit gemacht werden für gewaltige Verkehrsverlagerung, und zwar in ganz Österreich, nicht nur zwischen Wien und Salzburg, und auch in der Fläche, nicht nur auf Hauptstrecken.

Leider ist das Bahnnetz in Österreich (und auch in vielen anderen Ländern) zum Großteil extrem rückständig und kann weithin bezüglich Fahrzeiten nicht mit dem PKW-Verkehr mithalten. Auch hinsichtlich Kapazität sind mit zunehmender Verkehrsverlagerung auf vielen Bahnstrecken Engpässe vorprogrammiert.

Dazu kommt der Hemmschuh, dass bei jeder Zugfahrt an die ÖBB-Infrastruktur eine Schienenmaut (Infrastrukturbenützungsentgelt IBE) entrichtet werden muss, auch auf unattraktiven Strecken bzw. auch auf Regionalbahnen. Beim System Straße ist hingegen nur das hochrangige Netz bemautet.

Österreich braucht eine Änderung der Rahmenbedingungen zugunsten der Schiene. Und Österreich braucht eine Bahn-Offensive. Die Landeshauptstädte sollen nicht nur mit Wien, sondern auch untereinander durch optimale Schnellzugverkehre verbunden werden (Linz-Graz, Salzburg-Graz, Innsbruck/Bregenz-Graz!!!). Das erfordert großzügige Ausbauten.

Im Nahverkehr und in der Fläche muss die Bahn das Rückgrat des ÖV bilden. Mit der Vernachlässigung von Regionalbahnen („Nebenbahnen“) muss Schluss sein! Neben der Erhaltung des Oberbaus sind vielerorts auch Korrekturen an den Linienführungen nötig (z. B. Entschärfung enger Kurven).

Als Grundsatz sollte gelten, dass überall dort, wo eine Bahnlinie besteht, Bahnverkehr bleiben soll und nicht durch Busverkehre ersetzt werden soll. Das Land Niederösterreich hat in letzter Zeit – nach Übernahme vieler Regionalbahnen – am ärgsten gegen diesen Grundsatz verstoßen. Eine von den vielen Betriebseinstellungen betraf die Donauuferbahn in Niederösterreich (Wachaubahn): Es war sehr eigenartig, dass zwar die Wachau zur E-Mobilitäts-Region erklärt wurde, aber gleichzeitig der Regelbetrieb auf der Donauuferbahn eingestellt wurde und durch Busverkehre ersetzt wurde – statt diese Bahnstrecke als erste E-Mobilitäts-Aktion zu elektrifizieren. Mittlerweile findet dort wieder Tourismusverkehr (mit Dieselbetrieb) statt, weil sich in den Gemeinden großer Widerstand gegen die Einstellung des Bahnbetriebs formiert hatte.

Ein weiteres Problem, das österreichweit gelöst werden muss, sind die vielen ungesicherten Bahn-Straßen-Kreuzungen. Ihre Zahl muss – im Einvernehmen mit den Gemeinden –

reduziert werden. Die verbleibenden müssen durch Ampeln und Schranken gesichert werden oder durch Unterführungen bzw. Überbrückungen ersetzt werden. Dass vielen Landgemeinden diese Investitionen nicht zugemutet werden können, müsste klar sein.

Weiters sind in allen Bahnstationen Bahnsteige mit 55 cm Höhe nötig, damit sie zu den Niederflureinstiegen der modernen Bahnfahrzeuge passen. Usw.

Also Arbeit über Arbeit! Und Sicherung/Schaffung von Arbeitsplätzen!

Deshalb muss damit begonnen werden, für den Bahnausbau Geld von Öko-Abgaben zu verwenden, denn mit Geld vom Kapitalmarkt ist selbst der Ausbau lukrativer Strecken kaum verantwortbar. Selbst bei staatlicher Garantie muss die Bahn immer das Image der Schuldenmacherin mitschleppen. Bahnstrecken, auf denen wegen niedriger Angebotsqualität die Auslastung zu wünschen übrig lässt („Entwicklungsstrecken“), sollen von der Schienenmaut befreit werden, solange das Angebot nicht verbessert werden kann. Für solche Strecken den Ausbau mit Geld vom Kapitalmarkt zu finanzieren wäre der Tod der Bahn, denn wie soll das Geld für die Rückzahlungen (plus Zinseszinsen!) rechtzeitig erwirtschaftet werden? Daher müssen andere Wege der Finanzierung gefunden werden. Die Schweiz verwendet z.B. einen Teil der Einnahmen aus der LKW-Maut für den Bahnausbau (In der Schweiz ist die LKW-Maut doppelt so hoch wie in Österreich. Außerdem ist das gesamte Straßennetz bemaute).)

7) Schluss

Alle großen Entwicklungen gingen von Pionieren oder Pionierstaaten aus. Österreich soll bei der Energie- und Verkehrswende zu den Pionierstaaten gehören!

Es wäre fatal, etwas so Fundamentales wie die Energiezukunft weiterhin nur dem Markt bzw. den Spekulanten zu überlassen.

Ebenso fatal wäre es, wenn die Politik auf mäßigende und ökologisierende Eingriffe in die Verkehrsentwicklung verzichtete.

Eine staatlich geregelte Verteuerung bei fossilen Energien und bei Strom ermöglicht eine rechtzeitig beginnende, geordnete und breite Bewegung bei der Energie- und Verkehrswende und ist somit besser als das Warten darauf, dass Öl und Gas dauerhaft teuer werden und somit vom Weltmarkt eine brutal lenkende Wirkung ausgeht.

Wir haben noch die Möglichkeit, unseren Energieverbrauch ohne harte Einschnitte zu senken und zugleich eine CO₂-Abgabe einzuführen, sie schrittweise anzuheben und somit über ein Aufkommen zu verfügen, das in Richtung Klimaschutz und zur Senkung der Arbeitskosten einsetzbar ist.

Beeilen wir uns! Bald könnte es sein, dass die Weltmarktpreise in die Höhe schnellen und daher eine solche Abgabe nicht mehr möglich ist. Dann würden die Multis dieses Aufkommen kassieren.

Wir haben – noch – Gestaltungsspielraum. Nützen wir ihn, bevor es zu spät ist!