

22. Februar 2012
Falter

Bruder Baum kriegt die Krise Gespart wird dort, wo der geringste Widerstand droht: bei der Umwelt. Nicht nur in Österreich

Nina Horaczek

Neun Milliarden Euro für erneuerbare Energien. Schon heute so viel Ökostrom, dass kein Privathaushalt die Luft verpesten muss. Die Energiewende ist – fast – geschafft. Allerdings nicht in Österreich, sondern etwa 140 Kilometer westlich der österreichischen Staatsgrenze.

Während das von einem roten Oberbürgermeister und seinem grünen Vize regierte München der Wirtschaftskrise mit noch mehr Umweltschutz begegnet, wird Österreichs ruckelnde Wirtschaft zum Klimakiller. "Wir haben in den letzten Jahren die Umweltförderungen bewusst ausgedehnt", sagt Münchens Dritter Bürgermeister Hep Monatzeder (Grüne), "weil das die Konjunktur am stärksten ankurbelt". Alternative Energien wurden konsequent gefördert und der Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) reduziert.

"Die große Chance in der Krise liegt darin, die ohnehin erforderlichen Maßnahmen zur Stabilisierung der Realwirtschaft für eine Tendenzwende in Richtung eines nachhaltigeren Entwicklungspfades zu nutzen", stellte auch das österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut Wifo im September 2009 fest. Chance verpasst, heißt es heute. Zwar spart die Regierung mit ihrem Sparpaket 27 Milliarden Euro ein, die Wörter "Klima" oder "Umwelt" sucht man in dem Sparprogramm aber vergeblich.

Dabei hätte Gerhard Heilingbrunner, Präsident des Umweltdachverbandes, genügend Streichposten im heimischen Staatsbudget markiert. Vergangene Woche betete der Umweltschützer-Präsident auf einer Pressekonferenz eine lange Liste herunter: Die steuerliche Begünstigung von bis zu 900.000 Firmen- und Dienstwagen koste den Staat jährlich 1,6 Milliarden Euro. Die Pendlerpauschale, die die Zersiedelung der Landschaft fördert und mehr Verkehr produziert, wird mit 330 Millionen Euro im Jahr subventioniert. Für das EU-Kernkraftforschungsprojekt "Euratom" überweise Österreich bis zu 40 Millionen Euro jährlich nach Brüssel. Und, und, und.

Außerdem würde Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) "planlos teure Löcher in die Berge bohren", und die geplante Lobauautobahn sei überhaupt eine "fragwürdige Betonwüste". Das Sparpaket blute die Umwelt aus, rufen die Umweltschützer.

Damit befindet sich Österreich in guter Gesellschaft. In vielen europäischen Staaten werden umweltschädliche Atom-, Gas- und Kohlekraftwerke errichtet, und die Autobahn gilt, speziell in Osteuropa, als Wirtschaftsturbo und Jobmaschine.

Italien, Polen, Schweden und Finnland planen neue Kernkraftwerke. Auch Tschechiens Industrie- und Handelsminister Martin Kuba hat vorige Woche angekündigt, im AKW Dukovany, 40 Kilometer von der Grenze zu Österreich entfernt, einen weiteren Atomreaktor zu errichten. Spanien verlängert die Laufzeit seines ältesten Atomreaktors. Das AKW Garona soll statt 2013 erst fünf Jahre später vom Netz genommen werden.

Die Luftverpester Kohle und Gas spielen in Europa ebenfalls wieder eine bedeutende Rolle. In Osteuropa ist Kohle immer noch ein bestimmender Faktor, Polen alleine bezieht derzeit 92 Prozent seiner Energie aus kalorischen Kraftwerken. Aber auch der Westen hat Lust auf

Kohle. Das deutsche Nachrichtenmagazin Der Spiegel zitierte Ende letzten Jahres ein Papier aus dem Ministerium des deutschen Wirtschaftsministers Philipp Rösler (FDP). 17 neue Kohle- und Gasgroßkraftwerke sollen bis 2020 in unserem Nachbarland errichtet werden, stand dort zu lesen.

Die Niederlande setzen bereits jetzt auf einen Mix aus Atom und fossilen Brennstoffen. 2013 soll im holländischen Eemshaven ein riesiges Steinkohlekraftwerk in Betrieb gehen, am Hafen von Rotterdam, dem Umschlagplatz für Importkohle, stehen weitere Kohlekraftwerke. Gleichzeitig kürzte die Regierung die Subvention für Ökoenergie von vier auf 1,5 Milliarden Euro, und der Anteil der erneuerbaren Energien soll bis 2020 nicht mehr 20, sondern 14 Prozent betragen, also unter den heutigen EU-Durchschnitt fallen. Derzeit beziehen die EU-27 an die 30 Prozent ihres Stromes aus Atomkraftwerken, mehr als 50 Prozent stammen aus fossilen Brennstoffen, knapp 17 Prozent aus erneuerbarer Energie. Eine Energiewende sieht anders aus.

Das spüre man auch in der Branche, sagt Herbert Ortner, Chef von Ökofen. Seine Firma mit Sitz in Oberösterreich ist einer der Weltmarktführer bei Pelletsheizungen. Die Menschen seien verunsichert und würden deshalb weniger investieren, sagt der Ökofen-Chef. "Das schlimmste Gift sind aber die ‚Stop and Go‘-Förderbedingungen der Politik". Niederösterreich zum Beispiel habe den Umstieg auf klimaschonende Biomasse-Heizkessel 2009 mit 5000 Euro unterstützt. Ein Jahr später wurde diese Subvention wieder gestrichen. "Da brechen den Unternehmen von einem Tag auf den anderen die Umsätze zusammen", sagt Ortner.

In Deutschland hingegen wurde Photovoltaik, also Strom aus der Sonne, schon in den 1990er-Jahren klug subventioniert. Damals mussten die Energieversorger per Gesetz auf konventionellen Strom einen Aufschlag einheben, mit dem die Einspeisung der damals noch viel teureren Photovoltaikenergie ins Stromnetz subventioniert wurde. Es entstand ein Markt für den Sonnenstrom und ein grünes Jobwunder. Heute ist das Land Weltmarktführer bei der Erzeugung von Photovoltaikpaneelen. Die Kosten des alternativen Stroms sanken, die Förderungen werden wieder zurückgefahren.

Österreichs neues Ökostromgesetz, das Mitte des Jahres in Kraft tritt, funktioniert ähnlich, "kommt aber 15 Jahre zu spät", kritisiert Ofner. Großbritannien etwa sei bereits einen Schritt weiter: "Wer dort mit Öl heizt, muss einen Zuschlag zahlen und dieser kommt Benutzern umweltfreundlicher Heizsysteme zugute." Das verbessert die Treibhausgasbilanz. Österreich hingegen drohen wegen zu hoher CO₂-Emissionen bald viele Millionen Euro an Strafzahlungen. Zum Vergleich: Für thermische Sanierung stellt die Bundesregierung pro Jahr 100 Millionen Euro zur Verfügung.

Mehr Kohlekraft in Europa bedeutet auch mehr Schadstoffe in der Luft. Das neue Wundermittel, das die Kohleindustrie im Kampf gegen den Treibhauseffekt aufwartet, heißt "Carbon Dioxide Capture and Storage" (CCS) und wird bereits in einigen EU-Staaten erprobt. Die Idee klingt simpel: Die Abgase werden nicht in die Atmosphäre geblasen, sondern direkt am Schlot eingefangen und verdichtet. Dann wird das verflüssigte CO₂ luftdicht verpackt und tief unter der Erde gelagert.

Die Niederlande planen, die giftigen Gase schon in wenigen Jahren direkt aus der Kohlefabrik in ein Schiff zu pumpen und in tiefe Schichten im Meeresboden der Nordsee zu schießen. Bis zu 17,5 Millionen Tonnen hochgiftiges CO₂ sollen so unterhalb des Meeres vergraben werden.

Welche Folgen CCS für die Umwelt hat, ist noch nicht abschätzbar. Deshalb wurde diese Methode in Österreich auch 2010 verboten. Trotzdem finanziert die Regierung derartige Projekte auf EU-Ebene mit. Mehr als 1,5 Milliarden Euro gab die EU-Kommission seit 2009 für CCS aus. Der Umweltminister habe sich mit Nachdruck dagegen ausgesprochen, "aber

die Mehrheitsentscheidungen der EU sind zu akzeptieren", sagt die Sprecherin von Umweltminister Nikolaus Berlakovich (ÖVP) dazu.

Viel EU-Geld fließt auch in Autobahnen, vor allem in Osteuropa. Polen hat, nicht zuletzt, um für die Fußball-Europameisterschaft 2012 fit zu sein, in den vergangenen Jahren den Bau von 1900 Kilometer Autostraßen in Auftrag gegeben. Rumänien investiert bis 2014 mit EU-Hilfe 3,3 Milliarden in neue Autobahnen, Bulgarien hat sich in den vergangenen zwei Jahren von der EU ebenfalls ein neues Schnellstraßennetz co-finanzieren lassen, über das nun die Lkw aus der Türkei und dem Nahen Osten nach Europa rauschen.

Die deutsche Bundesregierung möchte die Wirtschaft noch dieses Jahr mit einer "Verkehrsmilliarde" ankurbeln. Davon sollen 600 Millionen in Fernstraßen fließen, 300 Millionen in Wasserwege, nur 100 Millionen in den Bahnverkehr, und für die Radwege bleiben 13 Millionen Euro übrig.

Auch in Österreich soll fleißig gegraben werden. 6,5 Milliarden sind bis 2016 für den Straßenbau budgetiert. Dabei hat das Land schon heute eines der dichtesten Straßennetze des Kontinents. Und massive Verkehrsprobleme: 2010 bretterten sechs Millionen Lkw durch die Alpen. 2004 waren es noch zwei Millionen. In Graz wurde 2011 beinahe jeden fünften Tag die Feinstaubgrenze überschritten, in Wien wurde an 58 Tagen Feinstaubalarm ausgelöst.

Die ÖBB sollen bis 2026 drei neue Tunnel bekommen, einen durch den Brenner nach Italien, in Kärnten den Koralm- und zwischen Niederösterreich und der Steiermark den Semmering-Basistunnel. Kostenpunkt laut Verkehrsministerium: insgesamt 13,3 Milliarden Euro, fast die Hälfte dessen, was die Regierung mit ihrem Sparpaket einsparen will. Der Eisenbahngewerkschafter und ÖBB-Zentralbetriebsrat Roman Hebenstreit wünscht sich das Geld woanders. "Man müsste im 60-Kilometer-Radius um jeden Ballungsraum investieren", sagt Hebenstreit. Dort stehen die Pendler im Stau, das belastet die Umwelt, "und dort schafft man Arbeitsplätze. Tunnel werden von Maschinen gebaut."

Es gibt kaum ein Schnellbahn- oder Autobahnprojekt im Bauprogramm der Regierung ohne Bürgerinitiative dagegen. Viele davon trafen sich vergangene Woche in Wien, um gegen "neue Betonstreifen in der Natur" zu protestieren. "Zukunft statt Autobahn" nennt sich der Zusammenschluss von über 40 Initiativen – von Öko-Platzhirschen wie Greenpeace bis zu lokalen Grüppchen wie der Vereinigung "Pro Ybbstal" oder der "Allianz gegen die S7".

Es ist ein äußerst heterogenes Bündnis. Hier treffen NGO-Profis auf rührige Anrainer, die sich auf die Lauer legen und Autos zählen, um zu zeigen, dass für die Schnellstraße vor ihrem Garten der Bedarf fehlt. Eines eint beide: die Verteilungsfrage. Macht es in Zeiten knapper Budgets Sinn, noch mehr Straßen zu bauen? Ist es legitim, in Sparzeiten mehrere Milliarden Euro in einen 19 Kilometer langen Tunnel unter den Nationalpark Lobau zu bohren? Wäre es klüger, die Milliarden für Bahntunnel in die klimafreundliche Sanierung tausender Wohngebäude zu investieren? Was ist wichtiger: neue Solarstromanlagen oder neue Autobahnen? Und vor allem: Spart die Politik wirklich dort, wo die Bürger es wollen?

Die Antworten der Politik auf diese Fragen sind unterschiedlich. "Das Sparpaket ist ökosozial und der Umweltminister hat Kürzungen beim Klimaschutz und beim Ausbau erneuerbarer Energien verhindert", sagt die Sprecherin von Umweltminister Berlakovich. "Wir sind sicher keine Zubetonierer", erklärt auch die Sprecherin von Verkehrsministerin Bures und verweist darauf, dass bei Straßenbauprojekten bereits 2,8 Milliarden Euro gekürzt wurden und bei den Bahntunnels auch eine Milliarde. "Man kann aber ein Land doch auch nicht zu Tode sparen", sagt sie, "diese Investitionen in die Infrastruktur schaffen doch Arbeitsplätze."

Münchens grüner Bürgermeister Monatzeder kann das große Straßenbauen trotzdem nicht verstehen. "Keiner denkt an die Folgekosten. Wir müssen jetzt die vor 20 Jahren gebauten Tunnel sanieren", meint er. "Und ich sag Ihnen: Das kostet ein Schweinegeld."

Link zum Online-Artikel:

<http://www.falter.at/web/print/detail.php?id=1577>