

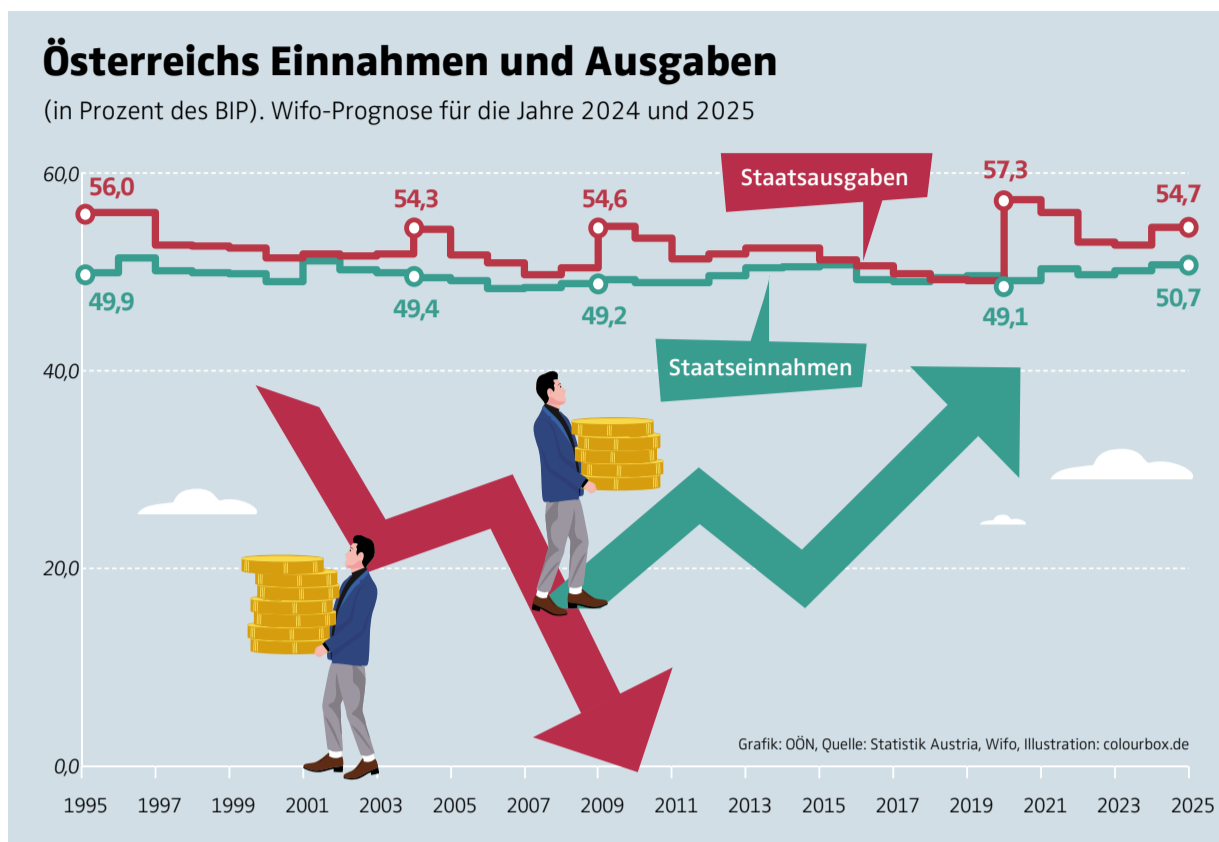
Defizit: Wo die nächste Regierung sparen könnte

Bildungskarenz, Klimaticket: Kürzungen würden Millionen bringen, sagt die Denkfabrik Agenda Austria

WIEN. In diesem und auch im kommenden Jahr wird Österreich die Maastricht-Kriterien der Europäischen Union nicht einhalten: Sie sehen vor, dass das Defizit in den Mitgliedsländern maximal drei Prozent der Wirtschaftsleistung, des Bruttoinlandsprodukts (BIP), beträgt. Heuer liegt das Defizit entgegen früheren Beteuerungen des Finanzministeriums mit voraussichtlich 3,3 Prozent darüber. Im nächsten Jahr könnte es weiter auf vier Prozent steigen, sagt Denes Kucsera, Ökonom bei der liberalen Denkfabrik Agenda Austria.

Für eine Budgetkonsolidierung seien jährlich zweieinhalb bis drei Milliarden Euro notwendig. Laut Kucsera müsse vor allem bei den Ausgaben angesetzt werden. „Die Einnahmen sind auf einem Höchststand.“ Neue Steuern sieht er generell kritisch – wenn, dann sollten sie an andere Steuersenkungen gekoppelt sein. Aber auch bei Einsparungen sei Vorsicht geboten: „Es kann auch kontraproduktiv wirken, wenn wichtige Zukunftsinvestitionen gestrichen werden“, sagt der Ökonom.

Langfristige Stellschrauben seien das Pensionssystem und der Föderalismus. Staatliche Förderungen sollten wieder auf das Niveau von vor der Coronakrise zurückgehen. Welche Maßnahmen kurzfristig wirken würden, hat die Denkfabrik berechnet.



Bildungskarenz: Wird sie zur Gänze abgeschafft, würde das eine halbe Milliarde Euro bringen. Die Kosten für die Weiterbildungsmaßnahme sind seit 2019 um 249 Prozent gestiegen. Auch Johannes Kopf, Chef des Arbeitsmarktservice (AMS), sprach sich für Einschränkungen aus. Kritisiert wird, dass die Bildungskarenz als Verlängerung

der Elternkarenz zweckentfremdet werde. Eine Reform kam unter Schwarz-Grün nicht zustande.

Klimaticket: Auch das 2021 eingeführte Prestigeprojekt der Grünen verschlingt Geld: Im Budget 2024 wurden 544,5 Millionen Euro dafür vorgesehen. Dass 18-Jährige das Ticket künftig für ein Jahr kosten-

los erhalten, schlägt sich jährlich mit 120 Millionen Euro nieder. 2025 wird es aber ohnehin zu Preiserhöhung kommen: Das Klimaticket für ganz Österreich kostet dann 1179,30 Euro (bisher 1095)

Klimabonus: Die als Ausgleich zur CO₂-Steuer eingeführte Förderung kostet den Staat heuer insgesamt

„Einsparungen können auch kontraproduktiv wirken, wenn wichtige Zukunftsinvestitionen gestrichen werden.“
Denes Kucsera, Ökonom bei der Denkfabrik Agenda Austria

1,8 Milliarden Euro. Damit die Differenz zwischen den Einnahmen und den Ausgaben zumindest bei null liegt, müssten hier laut Kucsera mindestens 400 Millionen Euro eingespart werden.

Industrie-Subventionen: Auch bei Förderungen für Unternehmen zur grünen Transformation könnte der Sparstift angesetzt werden. 500 Millionen Euro von insgesamt 2,2 Milliarden könnten eingespart werden. „Die Industrie sollte sich das selbst finanzieren“, sagt Kucsera.

Werbeausgaben: Die Ausgaben der öffentlichen Hand für Werbung summierten sich heuer im ersten Halbjahr auf 200 Millionen Euro. Auf die Bundesregierung entfielen 18,7 Millionen Euro. (miv)

Forscher: Was die Regierung für klimafreundliche Mobilität tun soll

Radfahren und Gehen attraktivieren, Straßenmaut, Tempolimits

WIEN. Wie immer die nächste Bundesregierung aussehen wird: Sie hat ein großes Problem mit der Mobilität, weil das der einzige Sektor ist, der in den vergangenen drei Jahrzehnten seine klimaschädlichen Emissionen erhöht hat, und zwar um knapp 60 Prozent (auch wenn seit 2021 wegen des Spritpreises und der Konjunktur der Treibstoffverkauf zurückging). Also braucht es einen Umstieg auf klimafreundlichere Fortbewegung, um die Klimaziele zu erreichen.

Zwei Forscher der Technischen Universität Wien präsentierten im Rahmen eines Pressegesprächs mit dem Wissenschaftsnetz ein Bündel an Maßnahmen, das von der Politik Mut und Umsetzungskraft erfordert:

Zu Fuß und auf dem Rad

Günter Emberger, Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaften der TU Wien, empfiehlt vorrangig „alle Maßnahmen, die Menschen wieder mehr zu Fuß gehen und aufs Fahrrad steigen lassen. Denn das ist die billigste, gesündeste und ökologischste Art, sich fortzubewegen“. Das geht nicht so einfach und erfordert einen Rattenschwanz an Veränderungen, etwa in der Raum-

„Es ist immer eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen erforderlich: einerseits Pkw unattraktiver machen mit autofreien Innenstädten und Citymaut, andererseits etwa aus Parkplätzen Radwege machen.“

Barbara Laa, TU Wien

planung. Fußläufige Nahversorger müssten entgegen dem bisherigen Trend „wieder weg von den Kreisverkehren“ in die Ortskerne von Landgemeinden zurückkommen. „Dazu braucht es Tempolimits wie 30 km/h im Ort, 80 km/h auf Freilandstraßen und 100 km/h auf Autobahnen“, so Emberger, wissend, dass das ein heißes Thema ist. Doch: „Es gibt überhaupt keinen wissenschaftlichen Grund für die Limits von 50/100/130.“ Wenn Autos im Ort langsa-

mer fahren, wäre es wieder attraktiver, im Ort zu gehen, statt mit dem Pkw selbst kürzeste Wege zu bewältigen.

Intelligente Straßenmaut

Die Mineralölsteuereinnahmen werden mit steigendem E-Auto-Anteil weniger. Es brauche eine alternative Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wie eine „intelligente Straßenmaut“ auf allen Straßen. „Darüber müssen wir beginnen zu diskutieren“, so Emberger. Technisch sei das leicht möglich. „Dann ist halt in Stauzeiten die Südosttangente ein wenig teurer.“

Barbara Laa, Forscherin am selben TU-Institut, weist darauf hin, dass die Attraktivierung des öffentlichen Raums für Fußgänger und Radfahrer soziale Ungerechtigkeit verbessere, denn ärmere Haushalte tragen weniger zur Klimabelastung bei, weil sie kein oder nur ein Auto besitzen, leiden aber am meisten unter der Verkehrsbelastung, weil sie oft an stark befahrenen Straßen wohnen und sich mehr im öffentlichen Raum aufhalten. Es brauche jedenfalls beides, so Laa: Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr unattraktiver machen, und solche, die Öffis, Rad- und Fußwege attraktivieren. (uru)

Sichere Photovoltaikanlagen

Spezialisierte Planung macht PV-Anlagen deutlich effizienter und gefahrloser

Die rasante Entwicklung von Photovoltaikanlagen bietet große Chancen, aber auch Risiken, da Errichtung und Wartung komplexer sind, als es auf den ersten Blick erscheint.

Unterschätzte Risiken

Die technischen Anforderungen von PV-Anlagen werden oft unterschätzt, mit ersten Folgen. Fehler bei Kabelverlegung, Blitzschutz oder Abschaltmöglichkeiten bergen erhebliche Sicherheitsrisiken. Spannungsfehler über 120 Volt Gleichspannung sind lebensgefährlich und mangelnde Schutzmaßnahmen gefährden die gesamte Anlage. „Schon in der Planungsphase minimieren Ingenieurbüros mit ihrem Fachwissen aus Elektrotechnik, Bauphysik und Brandschutz diese Risiken und gewährleisten in enger Abstimmung mit Netzbetreibern und Behörden, dass alle sicherheitsrelevanten und technischen Vorgaben eingehalten werden“, weiß Josef Auer, Geschäftsführer von ASZ Linz, dem Zentrum für Arbeitsgesundheit und Sicherheit.

Optimierte Leistungen

Ob bei der Auswahl der Komponenten oder der Ausrichtung der Solarmodule, für eine sorgfältige Planung und Koordination zählen bei jedem Schritt Erfahrung und technisches Know-how, um Betriebsstörungen und dadurch anfallende Kosten zu vermeiden. „Auch



Weniger Fehler, maximale Leistung: PV-Anlagen, die von Ingenieurbüros regelmäßigen Prüfungen unterzogen werden.

in der Anbindung an das Stromnetz unterstützen wir bei der Beantragung von Genehmigungen“, ergänzt Auer.

Effizient und zukunftssicher

Während des Betriebs überwachen Ingenieure die Anlagenleistung, führen Inspektionen durch und optimieren die Effizienz. Regelmäßige Wartungsmaßnahmen wie Schneeräumungen oder Modulreinigungen werden bereits in der Planungsphase berücksichtigt, sodass Betreiber langfristig profitieren.

Rainer Gagstädter, Obmann der Fachgruppe Ingenieurbüros in der WKÖ Oberösterreich, betont: „Durch erfahrene Ingenieurbüros erhalten PV-Betreiber alles aus einer Hand und profitieren von optimalen Planungsentscheidungen.“



Rainer Gagstädter, Fachgruppenobmann der Ingenieurbüros in der WKÖ



ENTGELTLICHE EINSCHALTUNG