



Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

ZI. LE.4.2.4/0019-RD 3/2016

Wien, am 15. März 2016

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Leopold Steinbichler, Kolleginnen und Kollegen vom 05.02.2016, Nr. 7994/J, betreffend Bodenverschmutzung durch Luftverkehr und Kreuzfahrtschiffe

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Leopold Steinbichler, Kolleginnen und Kollegen vom 05.02.2016, Nr. 7994/J, teile ich Folgendes mit:

Zu den Fragen 1 bis 8:

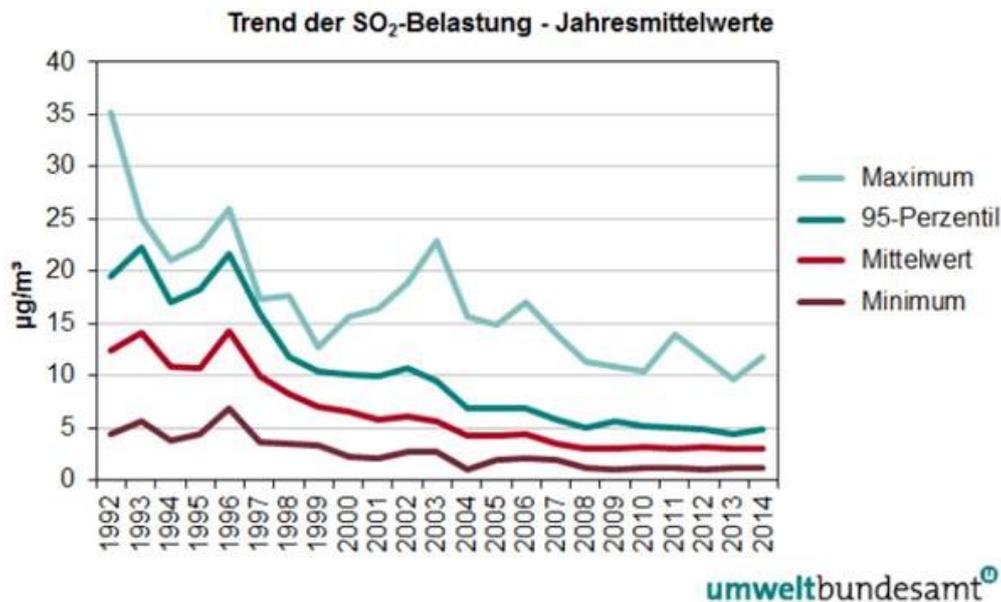
Bei der Verbrennung von Kerosin bzw. Heizöl (schwer) entstehen zahlreiche Luftschadstoffe, von denen vorwiegend Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) potenzielle Auswirkungen auf den Boden hat.

Der internationale Schiffsverkehr trägt – bedingt durch den Einsatz von Schweröl – maßgeblich zu den globalen Emissionen von SO<sub>2</sub> bei, wobei der Einfluss auf österreichische Böden gering sein dürfte. Daten, welche Anteile auf den Schiffsverkehr entfallen, liegen keine vor. Studien dazu sind dem ho. Ressort ebenfalls nicht bekannt. Der Flugverkehr ist keine wesentliche Quelle von SO<sub>2</sub>-Emissionen, zumal weitgehend entschwefelte Kraftstoffe in zunehmend effizienten Flugzeugmotoren eingesetzt werden.

Zu den Hauptemissionsquellen von SO<sub>2</sub> in Österreich zählen Feuerungsanlagen im Bereich der Energiewirtschaft, der Industrie und des Kleinverbrauchs. In hohen Konzentrationen schädigt SO<sub>2</sub> Mensch, Tiere und Pflanzen. Daher gibt es sowohl nationale Beschränkungen (NEC-Richtlinie und EG-L) als auch Regelungen zum grenzüberschreitenden Schadstofftransport (Göteborg-Protokoll unter dem Genfer Luftreinhalteübereinkommen).



Die SO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2014 liegen deutlich unter der Emissionshöchstmenge gemäß NEC-Richtlinie und EG-L (siehe untenstehende Grafik).



Grafik: SO<sub>2</sub>-Trend 1992-2014

Die SO<sub>2</sub>-Belastung zeigt in Österreich von den 1990er Jahren bis 2008 einen unregelmäßigen, aber deutlich rückläufigen Trend. Seit 2008 liegt die Belastung unverändert auf niedrigem Niveau. Die Grenzwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (20 µg/m<sup>3</sup> als Jahres- und als Wintermittelwert) wurden im Jahr 2014 an allen Messstellen eingehalten.

Eine globale Regelung der Emissionen des internationalen Flug- und Schiffsverkehrs ist aus umweltpolitischer Hinsicht sinnvoll. Die Europäische Union hat sich in den internationalen Klimaverhandlungen intensiv für eine Aufnahme des internationalen Flug- und Schiffsverkehrs in das neue Pariser Abkommen eingesetzt. Diese Position steht im Einklang mit dem Bestreben der EU, diese beiden Sektoren, deren Treibhausgas-Emissionen in den letzten Jahren stark gewachsen sind, international zu reglementieren. Die Forderung der EU fand nur wenig Unterstützung und wurde letztlich insbesondere von den großen Schwellen- und Entwicklungsländern abgelehnt.

Auch wenn der internationale Flug- und Schiffsverkehr im Pariser Abkommen nicht geregelt ist, wird dennoch an einer gesonderten internationalen Regelung gearbeitet. Bereits im Jahr 2013 hat die Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) den Beschluss gefasst, bis 2016 ein eigenes internationales Abkommen unter der ICAO zur globalen Begrenzung der Treibhausgasemissionen des Luftfahrtsektors ab 2020 abzuschließen. Einen vergleichbaren Prozess gibt es auch unter der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO).

Der Bundesminister

	Unterzeichner	serialNumber=954749996045,CN=BMLFUW,O=BMLFUW / Lebensministerium,C=AT
	Datum/Zeit	2016-03-16T07:24:43+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1721017
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: <a href="http://www.bmlfuv.gv.at/amtssignatur">http://www.bmlfuv.gv.at/amtssignatur</a>	