



II-10057 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 713 75 07
Teletex (232) 3221155
Telefax 61 3221155
Telefax (0222) 73 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5931/32-4-89

4704 IAB

1990 -02- 13

zu 4733 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Dr. Keppelmüller und Genossen, vom
12. Dezember 1989 Nr. 4733/J-NR/1989,
"Maßnahmepaket gegen Ozon- und Klimaver-
änderung"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"In welcher Form, in welchem Zeitraum und mit welchen Vorarbeiten wurden Sie bei der Erstellung eines Maßnahmenpaketes gegen Ozon und Klimaveränderung, d.h. in den mündlichen Bericht vom 10. November 1989, eingebunden?"

Wenn Sie als zuständiger Ressortminister nicht eingebunden wurden, halten Sie eine derartige Vorgangsweise angesichts des Ressortprinzips der österreichischen Bundesverfassung sowie aufgrund des Bundesministeriengesetzes für korrekt? Glauben Sie, daß die Vorgangsweise der Frau Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marilies Flemming die Durchsetzbarkeit des Maßnahmenpaketes erleichtert hat?"

In die Erstellung des Maßnahmenpaketes wurde das Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nicht einbezogen. Die Maßnahmen stellen einen Auszug aus Fragenkomplexen dar, die bei der Ministerkonferenz im Nordwijk vom 5. bis 7. November diskutiert wurden. Während bei dieser Konferenz kaum konkrete, politisch umsetzbare Ergebnisse verzeichnet werden konnten, hat Österreich - zumindest was den Bereich Verkehr betrifft - viele der diskutierten Themen bereits vorher in rechtlich verbindlichen Maßnahmen umgesetzt.

- 2 -

Ich möchte nur darauf verweisen, daß - dem Beispiel Österreichs folgend - bei rechtzeitiger Einführung des Standes der Technik der Abgasreinigung bei PKW in der EG bis zum Jahr 2000 etwa 200 Mrd. m³ Schadstoffe verhindert worden wären.

Da die vorgeschlagenen Maßnahmen thematisch zumindest eng mit Kompetenzen meines und anderer Ressorts verbunden sind, wäre zu einer besseren Ausarbeitung und Umsetzung eine Einbindung der betroffenen Ressorts sicher von Vorteil gewesen. Darüberhinaus erscheint eine Gewichtung der einzelnen Maßnahmen unbedingt erforderlich, weil nur anhand einer Prioritätenreihung auch ein zeitlich abgestufter Realisierungsplan erstellt werden kann.

Zu Frage 2:

"Sind Sie der Ansicht, daß die österreichische Bundesregierung eine Maßnahme beschließen sollte, wonach für Autos Höchstreibstoffverbräuche vorgesehen werden?

In welchem Zeitraum halten Sie einen Höchstreibstoffverbrauch von 2 Liter je 100 km, wie von der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie vorgeschlagen, für technisch realisierbar?

In welcher Höhe beurteilen Sie die Investitionskosten für die gesamte Volkswirtschaft, wenn der Wagenpark auf derartig sparsame Autos umgestellt werden müßte?"

Das Bestreben der Automobilindustrie ist in den letzten beiden Jahrzehnten geprägt von Forschung und Entwicklung in Richtung Effizienzsteigerung und Motorenkonzeptionen, die verbrauchsminimierend sind. Konkrete Zahlen und Fristen können im Rahmen dieser stetigen Entwicklung zum jetzigen Zeitpunkt nicht angegeben werden. Selbstverständlich ist eine Minimierung des Kraftstoffverbrauches ein Ziel, das auch politische Vorgaben an die Automobilindustrie rechtfertigt. Solche Vorgaben wurden auch bereits mehrfach in der europäischen Verkehrsministerkonferenz bekräftigt. Der Weg und die Richtung sind somit klar vorgegeben. Meines Erachtens sollten zuerst realistische und in absehbaren Fristen erreichbare Teilziele formuliert werden.

Die dynamische Entwicklung auf dem Motorensektor wird es mittelfristig ermöglichen, den modernsten Stand der Technik vorzuschreiben und einen genormten Höchstverbrauch für Neufahrzeuge einzuführen. Da solche Limits - ähnlich wie bei den Abgasnormen - nur für Neufahrzeuge vorstellbar sind, halten

- 3 -

sich die Investitionskosten für die Volkswirtschaft in Grenzen. Es ist allerdings mit einem Umstellungszeitraum von ca. 10 Jahren zu rechnen, wie das Beispiel der Katalysatoreinführung zeigt.

Zu Frage 3:

"In welchem Zeitraum halten sie die Einführung von Wasserstoffautos für realisierbar?

Was sind die Voraussetzungen für die Errichtung eines Wasserstoffverteilungssystems?"

Wasserstoffautos sind von den renommierten Automobilherstellern bereits seit längerem als Pilotfahrzeuge mit durchaus gutem Erfolg entwickelt und erprobt worden. Das ungelöste Problem liegt bei der wirtschaftlich einigermaßen vertretbaren Herstellung von Wasserstoff. Wasserstoff ist derzeit als Energieträger noch weit von einer wirtschaftlichen Einsatzfähigkeit entfernt und die Erzeugung von Wasserstoff aus Solarenergie und den meisten anderen erneuerbaren Energieträgern (mit Ausnahme der Wasserkraft) steht überhaupt noch in der Phase der Grundlagenforschung. Prognosen über allfällige Einsatzfristen und Möglichkeiten sind derzeit verfrüht.

Zu Frage 4:

"Wie stehen Sie zu der Forderung der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie, nach einer spürbaren Verteuerung von Treibstoff?

Welche Auswirkungen hätte eine Treibstoffverteuerung auf die Unternehmungen insgesamt und auf die Transportwirtschaft im Speziellen?

Um wieviel würden sich die Aufwendungen für Treibstoffe in der Volkswirtschaft insgesamt und der Transportwirtschaft jährlich erhöhen?

Welche Auswirkungen auf die Verkehrspolitik hätte eine spürbare Verteuerung der Treibstoffpreise?"

Es ist unbestritten, daß zur Stabilisierung des weltweiten Klimas ein weiteres Anwachsen des CO₂ Gehaltes der Atmosphäre

- 4 -

nicht zugelassen werden darf. Im Verkehrsbereich kann dies sinnvollerweise nur bedeuten, die Verlagerung von Transportsubstrat, und zwar von Personen- und Gütertransport von der Straße auf die Schiene bzw. von der Straße auf das Schiff zu forcieren.

Wie Ihnen bekannt ist, habe ich eine Studie in Auftrag gegeben, die klar aussagt, daß der volkswirtschaftliche Deckungsgrad des Verkehrsträgers Straße nur 49 % beträgt - abgesehen von der enormen Quersubvention vom PKW zum LKW - und der volkswirtschaftliche Deckungsgrad des Verkehrsträgers Schiene 60 % beträgt. Allein im Lichte dieser volkswirtschaftlichen Betrachtungsweise, in die ökologische Faktoren bereits eingeschlossen sind, kommt klar zum Ausdruck, daß der Kostenwahrheit im Verkehrswesen in den nächsten Jahren erhöhtes Augenmerk zu schenken ist. Ich füge aber hinzu, daß derartige Maßnahmen nur in einem gesamteuropäischen Kontext sinnvoll sind, und daher auch nur in diesem Kontext ergriffen werden können.

Ich habe bei den europäischen Verkehrsministerkonferenzen bereits mehrmals Initiativen in dieser Richtung gestartet, die bei meinen Kollegen in zunehmenden Maße auf Akzeptanz stoß. Ich rechne daher in den folgenden Jahrzehnten mit einer schrittweisen Annäherung an eine verursachergerechte Kostenwahrheit aller Verkehrsträger in Europa. Damit könnte zumindest eine Wettbewerbsgleichheit von Straße und Schiene eintreten und eine Verlagerung v.a. im Gütertransport forciert werden. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollten diese Maßnahmen nur international und nicht einzelstaatlich durchgeführt werden.

Aussagen über die Wahl der Mittel (z.B. Treibstoffpreiserhöhung, Parkraumbewirtschaftung, Steuern, Straßenverkehrsbeitrag etc.), die Größe dieser Schritte und die Höhe der jeweiligen Preisanstiege sind derzeit allerdings verfrüht.

Zu Frage 5:

"Wie stehen Sie zur Forderung nach Einführung eines autofreien Tages? Welche Auswirkungen zieht ein autofreier Tag für die Wirtschaft und speziell für die Transportwirtschaft nach sich?

Halten Sie etwa eine Komponentenlieferung zur Endfertigung an eine bestimmte Betriebsstätte für aufrechterhaltbar, wenn es zu einem autofreien Tag kommt?

- 5 -

Halten Sie es für realistisch, daß durch einen autofreien Tag und andere verkehrspolitischen Maßnahmen zumindest 7 Mio. Tonnen CO₂ aus dem Verkehr jährlich eingespart werden könnten, wie von der Frau Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie behauptet wird ?"

Energieeinsparungspotentiale im Verkehrsbereich werden im wesentlichen durch 2 Faktoren geprägt:
Erstens dem prognostizierten Verkehrsaufkommen und zweitens der technischen Entwicklung zur Verbesserung des Wirkungsgrades der Antriebsmaschinen.

Der Energiebericht der Bundesregierung geht von einem steigenden Verkehrsaufkommen aus und die Zunahme des Energieverbrauchs kann in diesem Szenario durch technische Maßnahmen im motorischen Bereich nicht zur Gänze kompensiert werden.

Die Erfahrungen mit autofreien Tagen, die aufgrund der Rohölkrise der 70er Jahre verfügt werden mußten, zeigen, daß es zu keiner Herabsetzung der Jahreskilometerleistung gekommen ist, weil die Fahrten auf die nichtrestringierten Tage verschoben wurden, und daß der Trend zu Zweitwagen - mit den besonderen Problemen des ruhenden Verkehrs in Ballungsräumen - sehr stark zugenommen hat. Ich halte daher einen autofreien Tag nicht für ein geeignetes Mittel, die Abgasemissionen zu reduzieren, beeile mich aber hinzuzufügen, daß eine gewisse Entlastung des fließenden Verkehrs in Ballungsräumen durch derartige Maßnahmen erreicht werden kann. Selbstverständlich müssen - nach dem Beispiel der autofreien Tage in den 70er Jahren - die wirtschaftlich unumgänglichen Fahrten durch Ausnahmeregelungen zugelassen werden. In diesem Lichte kann ich mir eine Behinderung des Zulieferverkehrs, beispielsweise von Komponenten für die Endfertigung, nicht vorstellen.

Zu Frage 6:

"Wie stehen Sie zu einer verpflichtenden Katalysatornachrüstung?"

Welche Kosten würden daraus der Volkswirtschaft erwachsen?
Halten Sie eine derartige Maßnahme für geeignet, um den Treibhauseffekt einzuschränken?"

Eine verpflichtende Katalysatornachrüstung ist nach meiner Ansicht nicht geeignet, das Problem des Treibhauseffektes

- 6 -

- 6 -

wirksam zu bekämpfen. Weder durch Drei-Weg-Katalysatoren noch durch eine Nachrüstung mit Oxydationskatalysatoren ergibt sich eine Einsparung an CO₂-Emissionen.

Durch Dreiwegkatalysatoren kommt es zu einem geringen Mehrverbrauch an Treibstoff und bei Oxydationskatalysatoren durch erhöhte Emissionen von N₂O, das ebenfalls ein Treibhausgas ist, kann insgesamt keine Reduktion des Treibhauseffektes erzielt werden. Auf der anderen Seite ergibt sich durch die Einführung eines geregelten Dreiwegkatalysators eine sehr starke Reduktion der Kohlenwasserstoffe und Stickoxyd-emissionen, die sich sehr positiv auf die Reduktion der bodennahen Ozonbildung auswirkt. Bodennahe Ozonbildung wird ja gerade durch den verkehrsbedingten Schadstoffmix besonders gefördert.

Zu Frage 7:

"Wie stehen sie dazu, die Abgasvorschriften für Dieselkraftfahrzeuge, Mopeds und Motorräder zu verschärfen?"

Ist es nicht vielmehr so, daß die Maßnahmen, die Bundesministerin Dr. Marilies Flemming als die erste von 18 möglichen Maßnahmen gegen die Ozonbelastung genannt hat, entweder bereits zur Gänze erfüllt ist, oder zumindest bereits im Nationalrat beschlossen wurde?"

Für Mopeds und Motorräder gibt es bereits Abgasvorschriften, die sich am modernsten erreichbaren Stand der Technik der Abgasminderung für einspurige Kraftfahrzeuge orientieren. Bei Mopeds und Motorrädern hat Österreich daher gemeinsam mit der Schweiz die weltweit strengsten Vorschriften eingeführt, und damit einen wesentlichen Beitrag zur Verminderung von Kohlenwasserstoffemissionen aus einspurigen Kraftfahrzeugen geleistet. Da von Mopeds etwa 9 % der verkehrsbedingten Kohlenwasserstoffemissionen stammen, habe ich diese Maßnahme so rasch wie möglich angeordnet, um die Bildung von bodennahem Ozon zu verringern.

Zur Frage der Diesel-Pkw möchte ich grundsätzlich bemerken: Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr schreibt ausschließlich Grenzwerte vor, die nach dem Stand der Technik einzuhalten sind, und niemals eine bestimmte technische Maßnahme (wie z.B. Katalysatoren oder Rußfilter), um den Fortschritt der Technologie zur Erreichung der vorgegebenen Limits zu stimulieren. Aus diesem Grunde halte ich die Forderung nach Einführung eines Dieselkatalysators für kontraproduktiv.

- 7 -

Darüberhinaus ist ein derartiges Gerät, ebenso wie ein Rußfilter, hauptsächlich dazu geeignet, die Emissionen von Rußpartikeln zu vermindern. Diese aber spielen weder bei der Frage der erdnahen Ozonbildung noch bei der Frage des Treibhauseffektes eine Rolle. Außerdem wurden mit der Übernahme der US 83 Norm die Partikelemissionen für PKW's herabgesetzt, sodaß als nächster Schritt die Partikelemissionen der LKW's zu begrenzen sind. Ich werde das mit 1.10.1991 (zeitgleich mit der Schweiz) auch verfügen.

Zu Frage 8:

"Was halten Sie von der Einführung eines großen Kohlekanisters für Kraftfahrzeuge?"

Ist eine derartige Maßnahme als weltweiter Alleingang für Österreich überhaupt realistisch?

Welche Verdunstungsverluste können durch einen großen Kohlekanister überhaupt noch eingespart werden?"

Mit Einführung der US 83 Abgasregelung in Österreich ist der sogenannte kleine Aktivkohlefilter für Kraftfahrzeuge bereits vorgeschrieben worden, dessen Wirkungsgrad bei Verdampfungsverlusten etwa 75 % liegt.

Die Einführung eines großen Kohlekanisters würde demgegenüber den Wirkungsgrad bei Verdampfungsverlusten auf etwa 90 % erhöhen, würde jedoch die Betankungsverluste auch miterfassen. Zur Erfassung der Betankungsverluste sind allerdings auch Gaspendelsysteme geeignet. Ich habe deswegen bereits in der Novelle zur Tankfahrzeugverordnung vom 5.11.1987 Gaspendelsysteme bei der Betankung der Vorrattanks von Tankstellen verpflichtend vorgeschrieben. Weiters werde ich in einer zukünftigen Novelle einen weiteren Schritt zur Schließung der Kette verfügen, indem ich mit geeigneten Übergangsfristen das bottom-loading bei Tankfahrzeugen vorschreiben werde. Der Einführung eines großen Kohlekanisters kann ich nur dann etwas abgewinnen, wenn ein großes automobilproduzierendes Land ein derartiges System vorschreibt, ein Alleingang Österreichs ist hiebei sicher nicht sinnvoll.

Zu Frage 9:

"Wie stehen Sie zu der Forderung nach der Förderung der Elektrofahrzeuge und anderen emissionsarmen Fahrzeugen?"

- 8 -

Welche Formen der Förderung, um vor allem in den Ballungsgebieten den Einsatz von Elektrofahrzeugen zu fördern, können Sie sich vorstellen?

Wie stehen Sie zur Forderung der Bundesministerin Dr. Marilies Flemming, verpflichtend die Verwendung von elektrisch- oder gasbetriebenden PKW's für bestimmte Zwecke (hierbei wurde Postdienst, Gepäckszustellung und Lebensmittelverteilung explizit genannt) einzusetzen?"

Bei den angeführten Antriebstypen wird der Mangel des Maßnahmenpaketes bei der Gewichtung und der Prioritätensetzung sowohl in zeitlicher wie in technischer Hinsicht klar ersichtlich.

Während laut Auskünften der Automobilindustrie der Magermotor bereits vor seiner technischen Serienreife steht - es wären nur noch kleinere technische Probleme zu lösen -, ist der Hybridmotor derzeit im Pilotstadium und das Elektroauto über Laborversuche gerade hinausgekommen. Hybridfahrzeuge und Elektrofahrzeuge werden derzeit in verschiedenen Testserien erprobt, deren Ergebnisse erst abgewartet werden müssen, um eine verlässliche Aussage über Einsetzbarkeit und Einsatzmöglichkeiten zu geben. Es ist aber darauf hinzuweisen, daß Österreich die Entwicklung einer für den Einsatz im Kraftfahrzeug geeigneten Batterie, nämlich der Zink-Brom-Batterie, bei der S.E.A. (einer Forschungsgesellschaft der Elektroholding) in hohem Maße unterstützt und gefördert hat.

Wenn Strom als Energieträger im Kraftfahrzeugverkehr eingesetzt werden soll und zugleich die Frage der Speicherefähigkeit durch geeignete Batterien technisch gelöst werden kann, so stellt sich immer noch die Frage nach der Primärenergie, aus der der Energieträger Strom erzeugt wird. Hier sind in jedem Fall erneuerbare Energieträger, wie z.B. Wasserkraft, gegenüber solchen zu bevorzugen, die durch thermische Verfahren CO₂ in mehr oder minder großen Mengen freisetzen.

Zu den Fragen 10 und 11:

"Wie beurteilen Sie insgesamt das Maßnahmenpaket gegen Ozon und Klimaveränderung?"

Welche der aufgezeigten 40 Maßnahmen werden Sie im Rahmen der laufenden Gesetzgebungsperiode noch verwirklichen?

- 9 -

Halten Sie die Vorschläge der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie für gut überlegt und ausgereift?

In welcher Weise werden Sie der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie auf Ihren Bericht an den Ministerrat "Maßnahmenpaket gegen Ozon und Klimaveränderung" vom 10. November 1989 antworten?"

Ich halte es für nötig, die derzeit im Abschluß befindlichen internationalen Studien (z.B. OECD-Studie, Fertigstellungstermin April 1990) stärker zu berücksichtigen. Ein allfälliger Maßnahmenkatalog muß wesentlich spezifischer auf einzelne Maßnahmen und Themen aufgegliedert werden. Die Maßnahmen sind nach ihrer Wirksamkeit und nach ihrer technologischen und politischen Umsetzungsmöglichkeit zu gewichten.

Darüberhinaus erachte ich es für unbedingt erforderlich, daß die Maßnahmen mit ihren wirtschaftlichen und sozialen Kosten kalkuliert werden. Ich halte zwar die Intention, dem befürchteten Treibhauseffekt mit klar vorgegebenen Maßnahmen entgegenzutreten, für richtig, doch fehlt mir derzeit eben dieser konkret begründete, technisch und politisch umsetzbare Maßnahmenkatalog. Das vorgelegte Maßnahmenpaket erfüllt diese Anforderungen sicherlich nicht.

Da der Ministerrat von dem Bericht über das vorgeschlagene Maßnahmenpaket Kenntnis genommen hat und ich Mitglied dieses Gremiums bin, sehe ich keine Veranlassung für eine separate Antwort aus meiner Sicht.

Wien, am 12. Februar 1990
Der Bundesminister

