



REPUBLIK ÖSTERREICH  
 DER BUNDESMINISTER FÜR  
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 713 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17035/2-4-95

ANFRAGEBEANTWORTUNG  
 betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
 Leitner und Kollegen vom 30. November 1994,  
 Nr. 60/J-NR/1994, "Falsche Information der Öffentlichkeit"

XIX. GP.-NR

109 /AE

1995 -01- 30

60 /J

Ihre Fragen, darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Sind Sie tatsächlich der Auffassung, daß durch den Einbau des Katalysators in PKW die CO<sub>2</sub>-Emissionen zurückgegangen sind bzw. zurückgehen?"

Wissen Sie, daß durch den Einbau des Katalysators der Treibstoffverbrauch steigt und daher die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht ab-, sondern zunehmen?"

Warum wirken Sie als Fachminister an einer Sendung mit, in der entweder absichtlich oder aus Unwissenheit die Stickoxyde mit den Kohlendioxidemissionen verwechselt werden und auf diese Weise die Öffentlichkeit in einer wichtigen Umweltfrage falsch informiert wird?"

Wenn Sie mir in Ihren Fragen Unwissenheit im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Problematik unterstellen, so dürfte dies auf einige Mißverständnisse zurückzuführen sein, nicht aber auf objektiven Daten beruhen. Wie ich mich nochmals bei der SPÖ vergewissert habe, hat es Mitte November keinerlei Belangsendung der SPÖ zu diesem Thema und schon gar nicht mit mir als Interviewtem gegeben.

Was nun die konkreten Fragen anlangt, so darf ich ausführen, daß ohne Berücksichtigung des Katalysators in einem motorischen Gesamtkonzept das bloße Hinzufügen eines Katalysators zu einem bestehenden Motor aufgrund der mangelnden Abstimmung Erhöhungen im Treibstoffverbrauch nach sich zieht. Da aber kein Hersteller derart unkoordiniert vorgeht, war und ist das Hinzufügen von Katalysatoren stets mit einer technischen Weiterentwicklung von Motoren verbunden. Diese bringt auch weitere Treibstoffverbrauchssenkungen mit sich. Der erzielbare thermodynamische Wirkungsgrad eines Motors hat relativ wenig mit dem Einsatz der Katalysorteknik zu tun. Auch die in aller Welt anerkannten Fahrzeugkonzepte zum 3/Liter-Auto der

- 2 -

AVL in Graz gehen sowohl beim Ottomotor als auch beim Dieselmotor vom Einsatz der Katalysator-technik aus (nachzulesen im VDI-Forschungsbericht Nr. 174: Die Realisierbarkeit des 3/Liter-pro 100 km PKW-Konzeptes). Kein ernstzunehmender Motorenentwickler stellt im Jahre 1995 die Katalysator-technik in Frage.

In der dritten Frage sprechen Sie von einer Verwechslung der Schadstoffgruppen Stickoxyde und Kohlendioxyd. Der polemische Grundcharakter der Fragestellung im Zusammenhang mit der Unklarheit in der Angabe des tatsächlichen Zitates macht es für mich schwer, diese Frage einer exakten Klärung zuzuführen. Ich kann daher bloß vermuten, daß Sie die Regelung des Transitverkehrs ansprechen, die sich bekanntlich sehr positiv auf die Senkung der NO<sub>x</sub>-Werte auswirkt. Die durch das Transitabkommen vorgesehene Schadstoffreduktion im NO<sub>x</sub>-Bereich von 60%, welche neben der Plafonierungsbestimmung hauptsächlich durch verbesserte Fahrzeugtechnik erreicht werden soll, ist bis zum Ende des Jahre 1994 bereits zu rund 35% erfüllt. Es besteht daher durchaus berechnete Erwartung, daß das prognostizierte Ziel für das Jahr 2003 erreicht wird. Im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Problematik ergeben sich ähnliche Zusammenhänge wie bei der Katalysator-technik, auch hier wirkt sich die Verbesserung in der Fahrzeugtechnik in der Regel verbrauchssenkend aus. Sollte allerdings eine massivere Steigerung der Fahrleistung eintreten, so kann der daraus entstehende Effekt auf der Verbrauchsseite nicht mehr allein durch Fahrzeugtechnik abgefangen werden. Durch die Plafonierungsregelungen, welche ein Bestandteil des Transitabkommens sind, sind massive Fahrleistungserhöhungen allerdings nicht möglich.

#### Zu Frage 4

"Werden Sie sich dafür einsetzen, daß als eine der wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung des Toronto-Zieles eine ökologische Steuerreform durchgeführt wird, die nicht nur die Treibstoffe, sondern vor allem die fossilen Brennstoffe und die kalorische Stromerzeugung umfaßt?"

Ich unterstütze alle vom dafür zuständigen Bundesminister für Finanzen vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer ökologischen Neuordnung des Steuersystems. Was konkrete Maßnahmen betrifft, darf ich Sie ersuchen, diese Fragen an den zuständigen Fachminister zu richten.

Wien, am 26. Jänner 1995

Der Bundesminister