

II-9978 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



25. Jänner 1990

DER BUNDESMINISTER  
FÜR UMWELT, JUGEND UND FAMILIE  
DR. MARILIES FLEMMING

1031 WIEN, DEN.....  
RADETKYSTRASSE 2  
TELEFON (0222) 71 1 58  
DVR: 0441473

Zl. 70 0502/285 -Pr.2/89

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

4650 IAB  
1990 -02- 02  
ZU 4735/J

Parlament  
1017 W i e n

Auf die Anfrage Nr. 4735/J der Abgeordneten Dr. Keppelmüller, Svihalek und Genossen, betreffend Maßnahmenpaket gegen Ozon und Klimaveränderungen, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

ad 1:

Das von mir in Form eines mündlichen, schriftlich vorgelegten Berichtes an den Ministerrat vorgestellte Maßnahmenpaket gegen Ozon- und Klimaveränderung wurde von meinem Ressort in Reaktion auf die Ergebnisse der über Einladung der Niederlande in der Zeit vom 5. bis 7. November 1989 in Noordwijk abgehaltenen "Ministerial Conference on Atmospheric Pollution and Climatic Change" unmittelbar nach der Rückkehr der österreichischen Delegation von dieser Konferenz ausgearbeitet.

Die Konferenz von Noordwijk, an der etwa 400 Delegierte aus über 80 Staaten teilgenommen haben, wovon mehr als 40 Staaten durch die für Umweltfragen zuständigen Minister des jeweiligen Landes vertreten waren, hat in einer letztendlich einvernehmlich verabschiedeten Deklaration von Noordwijk erstmalig auf hoher politischer Ebene die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen insbesondere von Kohlendioxid, Fluorchlorkohlenwasserstoffen und anderen Gasen, die geeignet

-2-

sind, zu einer Verstärkung des "Treibhauseffektes" und dadurch zu einer Beschleunigung des Prozesses einer globalen Klimaveränderung beizutragen, betont.

Insbesondere wurde auch auf die Notwendigkeit eines raschen und problemorientierten Handelns auf nationaler Ebene, sei es durch eine größtmögliche Emissionsreduktion, sei es aber z.B. auch durch Maßnahmen im Bereich des Schutzes bzw. der Aufzucht der Wälder, hingewiesen.

Unter Bedachtnahme auf diesen - auf breiter internationaler Ebene - gefaßten Konsensualbeschluß der Konferenz von Noordwijk habe ich - unmittelbar nach der Rückkehr nach Österreich - den Gegenstand der vorliegenden Anfrage bildenden Vortrag an den Ministerrat ausgearbeitet, um die Bundesregierung auf die Dringlichkeit des Problems hinzuweisen und in einer ersten Auflistung die in Noordwijk diskutierten und vorgeschlagenen Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Situation beitragen könnten, dargelegt.

ad 2:

Zunächst darf ich auf die Beantwortung der Frage 1 verweisen. Eine Gewichtung der Maßnahmen kann erst nach einer genauen Analyse der durch die Maßnahmen erzielbaren emissionsmindernden Effekte, der sozialen und ökonomischen Folgen und unter Berücksichtigung des Zeitraumes, der für die Realisierung der einzelnen Maßnahmen notwendig sein wird, erfolgen.

ad 3:

Die genannten Zahlen beruhen auf ersten groben Abschätzungen möglich erreichbarer Reduktionen.

-3-

ad 4:

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, daß im "Conference Statement" der Konferenz von Toronto (Juni 1988) ausdrücklich erklärt wurde, daß eine 20%ige CO<sub>2</sub>-Reduktion bis zum Jahr 2005 nur ein erster Schritt in Richtung Stabilisierung des globalen Klimas sein kann. Diese Forderungen wurden in der Konferenz von Noordwijk auf hoher politischer Ebene konkretisiert. Zeitplan und Gewichtung der zu ergreifenden Maßnahmen haben unter dem Aspekt einer mindestens 20%igen CO<sub>2</sub>-Reduktion bis zum Jahr 2005 zu erfolgen. Ist eine stärkere CO<sub>2</sub>-Reduktion durch die vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, so ist das nur zu begrüßen und darf kein Argument für das Nichtergreifen dieser Maßnahmen sein.

ad 5:

Grundsätzlich ist jede Reduktion von Abgas-Emissionen zu erwägen. Ich vertrete die Auffassung, daß vor allem ein massiver Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern ist. Durch Programme wie z.B. die Neue Bahn wurden bereits in jüngster Vergangenheit die Weichen gestellt, um in allen Verkehrsbereichen den Individualverkehr durch ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs einzudämmen.

Bei den Hybridmotoren, die sich bereits in einem hohen Entwicklungsstand befinden, wäre eine Markteinführung schon in nächster Zukunft möglich, wenn nach Abschluß der zur Zeit laufenden umfangreichen Versuche mit Hybridfahrzeugen Ergebnisse über seine Bewährung vorliegen.

Wasserstoffantrieb und vor allem die Wasserstoffspeicherung befinden sich in rasanter Entwicklung. Fast alle großen Kraftfahrzeugproduzenten beschäftigen sich mit Entwicklungen auf diesem Gebiet; zeitliche Prognosen bezüglich der Serienreife sind derzeit jedoch nicht möglich.

-4-

Ein prinzipieller Nachteil aller mit Strom versorgten Verkehrsmittel besteht aber derzeit noch darin, daß dieser Strom zumeist aus Primärenergieanlagen mit zweifelhaftem Wirkungsgrad bezogen wird. Erst wenn man den Strom aus direkter oder indirekter Sonnenenergie gewinnt, kann man von einer umweltfreundlichen Energiebilanz auch für den "Verkehrstrom" sprechen. Eine Innovation der Energiekonzepte, die sich insbesondere mit der Sonnenenergie (aber auch dem solaren Wasserstoff) auseinandersetzen, ist daher notwendige Voraussetzung für dieses Antriebssystem.

Zum Magermotor ist anzumerken, daß bereits während der Diskussionen um die Einführung der Katalysatortechnik in Österreich seitens der Automobilindustrie ein späterer Einführungstermin für die US-Abgasstandards 1983 gefordert wurde, da die Serienreife des Magermotors knapp bevorstünde. Diese Prognosen haben sich nicht erfüllt.

Sollte sich bei den hier besprochenen neuen Techniken eine Serienreife ergeben, wird sicherlich - wie schon bei der Einführung der Katalysatortechnik - über eine dem Stand der Technik entsprechende Verschärfung der Emissionsgrenzwerte dieser zum Durchbruch verholfen werden müssen.

ad 6:

Eine deutliche Erhöhung der Energiepreise läßt sich damit begründen, daß in den heutigen Energiepreisen die externen Folgekosten der Energienutzung nicht entsprechend enthalten sind. Beispielsweise spiegeln sich die Umweltschäden, die sozialen Kosten des Gesundheitswesens und die Kosten der zukünftigen Ressourcenverknappung nicht in den Preisen. Beim Benzinpreis kommt noch hinzu, daß Studien eindeutig zeigen, daß der KFZ-Sektor bei weitem nicht die gesamten, von ihm verursachten volkswirtschaftlichen Kosten selbst trägt.

-5-

Im Zuge der kommenden Steuerreformetappe sollte daher nach meiner Ansicht auf diese Argumente verstärkt Rücksicht genommen werden. Hierbei bieten sich Möglichkeiten, die allfällig auftretenden negativen Verteilungseffekte durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren.

ad 7 und 15:

Jede Maßnahme, die den öffentlichen Verkehr gegenüber dem Individualverkehr fördert, ist aus der Sicht des Umweltschutzes zu ergreifen. Schlechte Erfahrungen aus früheren Zeiten werden sich bei entsprechend attraktivem Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht mehr wiederholen.

Gerade die jüngsten Maßnahmen im Rahmen der Neuen Bahn beim Ausbau von Nebenbahnen und bei der Einführung des Taktfahrplans zeigen enorme Passagierzuwachsraten.

ad 8:

Kraft-Wärme-Kupplungsanlagen führen bei gleichbleibendem Primärenergieeinsatz und damit gleichbleibendem Ausstoß von CO<sub>2</sub> und aller anderen Schadstoffe zu einer Erhöhung des Wirkungsgrades um ca. 100 %. Die dem Verbraucher bereitgestellte Nutzenergiemenge (Strom und Wärme) wird so ca. verdoppelt.

Die Minderung der Emissionen aus kalorischen Kraftwerken hat unabhängig von der Nutzung der Primärenergie zu erfolgen. Bei Erhöhung des Nutzungsgrades sinken jedoch die Emissionen pro Nutzeneinheit. Eine Verdoppelung des Wirkungsgrades bewirkt daher eine Halbierung der Emissionen pro Nutzeneinheit.

Kostendeckend sind solche Wärmeauskupplungen oft nur dann, wenn genügend Abnehmer für die Wärme gewonnen werden. Durch einen Anschlußzwang in bestimmten Gebieten könnte somit einerseits ein betriebswirtschaftlich rentables Betreiben sol-

-6-

cher Anlagen sichergestellt, andererseits die Summe der vielen Kleinemittenten wesentlich reduziert werden.

Wenn die Abnahme der Wärme gewährleistet werden kann, erscheint mir die Kraft-Wärme-Kupplung somit stets sinnvoll.

Je höher die Anschlußdichte in einem Fernwärmenetz ist, desto betriebswirtschaftlicher ist es zu führen. Das hätte preisdämpfende Effekte sowohl auf den Wärme- als auch auf den Strompreis zur Folge.

ad 9:

Bei der Verbrennung von Erdgas und anderen niedermolekularen Kohlenwasserstoffen sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen je einer Einheit Heizwert wesentlich geringer als bei der Verbrennung von Öl oder Kohle. Bei der Verbrennung von 1 Petajoule Erdgas werden 52.000 t CO<sub>2</sub> frei, bei 1 Petajoule Erdöl und Erdölprodukten 78.000 t und bei den verschiedenen Kohlearten zwischen 94.000 t und 107.000 t.

Bei einer Substitution von importiertem Erdöl bzw. importierter Kohle durch importiertes Gas kommt es zu keiner Erhöhung der Auslandsabhängigkeit. Im übrigen wurden die Energieberichte 1984 und 1986 nicht von mir, sondern von der letzten Bundesregierung beschlossen.

ad 10:

Prinzipiell sollten durch alle Emittenten die CO<sub>2</sub> Emissionen nach dem Stand der Technik reduziert werden. Eine branchenweise Ausweisung von Emittentengruppen erscheint mir in dieser Form nicht sinnvoll.

-7-

ad 11:

Vorauszuschicken ist, daß ein gewisser, den Lösungsmittelanteil reduzierender Effekt bereits durch die Verpflichtung zur Kennzeichnung gefährlicher Stoffe und Zubereitungen gemäß dem Chemikaliengesetz, BGBl. Nr. 326/1987 idF. BGBl. Nr. 300/1989, und der Verordnung über die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung von gefährlichen Stoffen und Zubereitungen (ChemV), BGBl. Nr. 208/1989, geschaffen wurde, da bei einem hohen Anteil an gefährlichen Lösungsmitteln strengere Gefahreinstufungen vorzunehmen sind, mit allen daran geknüpften Folgen (etwa giftrechtliche Abgabebeschränkungen).

Aus der Menge der in Österreich produzierten Farben, Lacke und Kleber ergibt sich eine maximale Lösungsmittelemissionsmenge von etwa 58.000 t pro Jahr, wobei 80% aus dem Bereich Farben, Lacke, Drucke und 20% aus dem Bereich Klebstoffe stammen. Die tatsächlichen Emissionen unter Einbeziehung industriell eingesetzter Abluftreinigungen bewegen sich nach Schätzungen zwischen 35.000 t und 40.000 t pro Jahr.

Ein Handlungsbedarf ist damit schon auf Grund der Menge der Emissionen gegeben, die Handlungsmöglichkeiten sind wegen der Komplexität der Emittentenstruktur jedoch noch nicht eindeutig bestimmbar.

Hinsichtlich Maßnahmen zur Verringerung der Lösungsmittelverdampfung in diesem Bereich sind grundsätzlich zwei verschiedene Lösungswege aufzuzeigen:

1. Substitution der organischen Lösungsmittel durch

- \* wasserverdünnbare Lacke
- \* Pulverlacke
- \* Naturharzlacke
- \* High Solids mit reduziertem Lösungsmittelanteil
- \* UV-härtende Lacke.

Durch die vielfältigen Einsatzgebiete, wie Metall-, Kunststoff-, Holzlackierung, bzw. Einsatz in Industrie oder Gewerbe oder im Heimwerkerbereich muß für jede einzelne Produktgruppe die Frage nach Alternativen gesondert analysiert werden.

2. Emissionsverminderung bei industriellen und großgewerblichen Anwendern durch Abluftreinigung unter Einsatz folgender Verfahren:

- \* Adsorptionsverfahren,
- \* Kondensationsverfahren,
- \* Nachverbrennung,
- \* Biofilter sowie Biowäscher.

Ein verstärkter Einsatz dieser Abluftreinigungstechniken ist durch Auflagen im Rahmen der Betriebsanlagengenehmigungsverfahren zu erreichen. Die Erteilung solcher Auflagen liegt aber außerhalb des Zuständigkeitsbereichs meines Ressorts.

Vom meinem Ressort wurden in jüngster Vergangenheit mit den betroffenen Verkehrskreisen sowie mit den Fachverbänden Gespräche über die Problematik der Kohlenwasserstoffemissionen aus diesen Verwendungsbereichen geführt.

Ergebnis der Verhandlungen war, daß für nahezu alle Verwendungszwecke lösemittelarme oder lösemittelfreie Systeme zur Verfügung stehen, jedoch die Akzeptanz seitens des Gewerbes und der Industrie mangels Auflagen zur Emissionsbegrenzung sehr gering ist.

Für einige wenige Verwendungsbereiche stehen derzeit noch keine Alternativen an lösemittelarmen Lacken zur Verfügung. So zum Beispiel Drahtlacke, Decklacke in der Autolackierung, Kunststofflacke etc.

-9-

Für jene Anwendungen, die dem Heimwerkerbereich zuzuordnen sind, erscheinen Regelungen etwa nach dem Chemikaliengesetz sinnvoll, entsprechende Vorbereitungen sind im Gang.

ad 12:

Diese Forderung beruht bedauerlicherweise auf einem redaktionellen Versehen.

ad 13:

Der Dieselmotorkatalysator ist bereits Stand der Technik und wird seit dem Vorjahr am Markt angeboten. Ähnlich wie in der Schweiz müssen daher auch in Österreich in naher Zukunft die strengeren US-1987-Normen festgelegt werden. Die gasförmigen Emissionen bleiben dabei gleich, die Partikel werden aber auf ein Drittel des heute in Österreich gültigen Wertes reduziert. Schon heute erfüllen eine Reihe von Diesel-PKWs diese Vorschriften.

ad 14:

Prinzipiell sind alle technischen Möglichkeiten, die für eine Emissionsreduktion zur Verfügung stehen, in eine Bewertung miteinzubeziehen.

Es ist evident, daß unter diesen technischen Möglichkeiten manche mit Hilfe nationaler Regelungen verwirklicht werden können und andere nur in internationalem Gleichklang.

So bietet die Einführung der Gaspindeltechnik die Möglichkeit, rasch zu Emissionsreduktionen bei der Betankung zu gelangen, während der große Kohlekanister, der insgesamt einen größeren Wirkungsgrad besitzt (etwa 90%), nur langfristig im internationalen Gleichklang realisiert werden kann, da Österreich als einziges Land nicht in der Lage sein wird, diese Technologie alleine durchzusetzen.

-10-

ad 16:

Bei den genannten Maßnahmen handelt es sich - wie bereits unter Frage 1 und 2 ausgeführt - um eine Auflistung möglicher Maßnahmen, wobei die bereits unter Punkt 13 erwähnte Einführung der US-Standards 1987, die u.a. eine Partikelreduktion für dieselbetriebene PKWs beinhalten, gefordert wird.

ad 17:

Hiezu verweise ich zunächst auf die Beantwortung der Frage 2. Grundsätzlich ist jedoch jede Reduktion von Emissionen zu erwägen, auch wenn sie nur einen marginalen Prozentsatz betrifft.

ad 18:

Die thermische Nutzung von Methanemissionen wurde bereits in der Vergangenheit durch den Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds innerhalb seines gesetzlich definierten Aufgabenbereichs gefördert und finanziell unterstützt. So ist die Nutzung der methanhältigen Faulgase aus der Klärschlammfaulung seit langem Stand der Technik und wird bei allen Kläranlagen mit anaerober Schlammstabilisierung praktiziert. Ebenso wird das Methan als Produkt von anaeroben Abwasserreinigungsanlagen genutzt und zur Eigenenergieversorgung der Anlagen herangezogen.

Im Zuge der Durchführung des Altlastensanierungsgesetzes wird der Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds selbstverständlich auch auf die Erfassung und adäquate Behandlung der Sickergase Wert legen.

-11-

ad 19:

Die "Förderungsstrategie halogenierte Kohlenwasserstoffe" wurde in der 22. Sitzung der Umweltfondskommission am 26. April 1989 beschlossen. Sie zielt nicht nur auf die Einführung geschlossener Systeme ab, sondern soll die Betriebe zum Ersatz durch unbedenkliche Stoffe und Technologien motivieren.

Bereits früher wurde vom Umweltfonds eine "Förderungsaktion Chemische Textilreinigungsanlagen" durchgeführt, bei der 218 Betriebe gefördert wurden, die auf geschlossene Systeme umgestellt haben.

Derzeit ist die "Förderungsstrategie Kohlenwasserstoffe" in Ausarbeitung. Sie wird der Umweltfondskommission demnächst vorgelegt werden.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Helm', written diagonally on the right side of the page.