



II-5357 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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. 5901/2-4/92

2283IAB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1992 -03- 27

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber und Freunde/innen vom 29.01.1992,
Zl. 2266/J-NR/92, "CO₂-Reduktion"

ZU 2266I/J

Im Allgemeinen:

Zur Klarstellung muß festgehalten werden, daß die Reduktion der CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005 um 20 % (Basisjahr: 1988) im Energiebericht 1990 der Bundesregierung festgelegt ist. Die in der Anfrage erwähnte Toronto-Deklaration wurde von der Toronto-Konferenz im Juni 1988 erstellt. Die Toronto-Konferenz war eine wissenschaftliche und keine staatliche Konferenz. Dieses wissenschaftliche Gremium hat in einer Deklaration Empfehlungen zur Reduktion von Treibhausgasen abgegeben. Diese Empfehlungen haben keinesfalls die Qualität eines internationalen Vertrages und stellen auch keine internationale Verpflichtung dar. Die Deklaration stellt daher auch für Österreich keine internationale Verpflichtung dar. Die österreichische Bundesregierung hat sich jedoch im Energiebericht 1990 zu einer 20 %igen Reduktion der CO₂-Emissionen bekannt. Die dazu erforderlichen Maßnahmen sind ebenfalls im Energiebericht enthalten, auf den ich in diesem Zusammenhang im Besonderen verweise.

Darüberhinaus ist der Individualverkehr einer der Verursacher der Emissionen von Treibhausgasen aber sicher nicht der in der Anfrage behauptete "zentrale und entscheidende". Folgt man nämlich der vom Umweltbundesamt berechneten Verteilung der Treibhausgasemittenten in Österreich, so wird klar, daß Kohlendioxid einen Anteil von 51 %, Methan einen Anteil von 26 %, diverse halogenierte Kohlenwasserstoffe einen Anteil von 21 % und Distickstoffoxid einen Anteil von etwa 2 % am Treibhauseffekt hat. Von diesen 51 % Anteil am Treibhauseffekt des CO₂ in Österreich hat der Verkehr einen Anteil von 27 % der CO₂-Emissionen bzw. 13,8 % der gesamten Treibhausgasemissionen in Österreich. Aus dieser Anteilsverteilung läßt sich der Verkehr sicher nicht als "Hauptverursacher" des Treibhauseffektes in Österreich ableiten. Selbstverständlich sind Maßnahmen aller Treibhausgasemittenten erforderlich, nicht nur einzelner, herausgegriffener Verursacherguppen.

- 2 -

Außerdem zeigt sich im langfristigen Trend der CO₂-Emissionen in Österreich, daß sich seit 1970 die CO₂-Emissionen in Österreich innerhalb jährlicher Schwankungen auf ein konstantes Niveau eingependelt haben. Auch der Anstieg in den letzten beiden Jahren bewegt sich noch innerhalb der Schwankungsbreite dieses langfristigen Trends.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie entwickelte sich seit Beginn der Tätigkeit des Verkehrsministers Streicher die jährliche CO₂-Gesamtemission bis zum ersten Halbjahr 1991?"

Laut Berechnungen des Umweltbundesamtes vom Jänner 1992 wurden in diesen Jahren folgende Mengen CO₂ emittiert:

1986	56,335 Mio t
1987	57,552 Mio t
1988	55,400 Mio t
1989	55,861 Mio t
1990	59,554 Mio t

Die Statistik des Jahres 1991 steht mir noch nicht zur Verfügung.

Zu Frage 2:

"Welchen Anteil an diesen jährlichen Gesamtemissionen im CO₂-Bereich hat dabei jeweils die Emissionsquelle Individualverkehr?"

Laut den erwähnten Berechnungen des Umweltbundesamtes entwickelte sich die CO₂-Emission aus dem Sektor Verkehr wie folgt:

1986:	14,075 Mio t
1987:	14,135 Mio t
1988:	15,09 Mio t
1989:	15,714 Mio t
1990:	16,184 Mio t

- 3 -

Diese Statistik ist ausschließlich aus dem Verbrauch von Mineralölprodukten innerhalb Österreichs berechnet, gibt also nicht die CO₂-Emissionen wieder, die aufgrund von grenzüberschreitendem Verkehr, Transitverkehr oder "Tanktourismus" durch jene Kraftfahrzeuge verursacht wurden, die jenseits der Grenzen getankt haben. In dieser Statistik sind daher Effekte nicht enthalten, die durch unterschiedliche Treibstoffpreisgestaltungen in den diversen Nachbarländern Österreichs bewirkt wurden.

Zu Frage 3:

"Welche Detailmaßnahmen setzte der Verkehrsminister bislang zu welchem Zeitpunkt, damit Österreich die Deklaration von Toronto einhalten kann?"

Im Grundsatz sei noch einmal darauf verwiesen, daß sich die österreichische Bundesregierung im Energiebericht zur langfristigen Senkung der CO₂-Emissionen bekannt hat, aber nach der "Deklaration von Toronto" für Österreich keine internationale Verpflichtung besteht. Was die verkehrspolitischen Maßnahmen zur Senkung der verkehrsbedingten Schadstoffbelastung betrifft, so verweise ich auf das österreichische Gesamtverkehrskonzept, das ich als Beilage der Anfragebeantwortung anschließe.

Zu Frage 4:

"Wie effizient waren bislang diese vom Verkehrsminister initiierten CO₂-Reduktionsmaßnahmen?
Welche konkreten Emissionsminderungen im Detail wurden dadurch erzielt und wie wirkten sich diese Erfolge auf die Gesamtemissionsituation aus?"

Eine Quantifizierung der durch die verkehrspolitischen Maßnahmen erzielten Einsparungen ist mit vertretbarem administrativen und organisatorischen Aufwand nicht zu bewerkstelligen. Außerdem sind auch der Status quo und die Entwicklung von Alternativszenarien aus der Vergangenheit bis zum heutigen Zeitpunkt nicht verfügbar. Der Erfolg der bisherigen Maßnahmen

- 4 -

läßt sich daher am besten punktuell an Änderungen des Verkehrsverhaltens darstellen. Beispielhaft möchte ich auf die seit 1989 erreichte Änderung des modal splits zugunsten der Schiene auf der Inntal-Brennerroute verweisen.

Straße 1989: 17,2 Mio t	Bahn 1989: 4,6 Mio t
Straße 1991: 15,7 Mio t	Bahn 1991: 7,7 Mio t

Damit konnte zum ersten Mal eine Umkehr des langfristigen Trends im Gütertransit erreicht werden.

Ferner verweise ich auf die Umstellung der Luxussteuer auf eine verkehrsorientierte Zulassungsabgabe und die Erhöhung der Mineralölsteuer, die in ihrem Ausmaß die von der EG für das Jahr 2000 vorgeschlagene CO₂-Abgabe bereits vorweggenommen hat. Diese Maßnahmen fallen in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Finanzen.

Zu Frage 5:

"Welche konkreten Detailmaßnahmen sind im Verkehrsbereich zur CO₂-Reduktion in nächster Zukunft geplant?

Zu welchem konkreten Zeitpunkt sollen diese Maßnahmen in Kraft treten?

Mit welchen Ergebnissen und Erfolgen rechnet der Verkehrsminister dabei?"

Neben fiskalpolitischen Maßnahmen und der Erhöhung der Mineralölsteuer, die in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers für Finanzen fallen, plane ich ordnungspolitische Maßnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr. Im Rahmen der internationalen Verhandlungen mit den EFTA- und EG-Ländern vertritt Österreich den Standpunkt, daß bei der nächsten Stufe der Abgasbegrenzung auch ein Grenzwert für CO₂-Emissionen der Kraftfahrzeuge festgelegt werden sollte. Aufgrund der ersten Verhandlungsergebnisse ist abzusehen, daß Mitte der 90er Jahre in Europa eine derartige Begrenzung eingeführt werden wird.

- 5 -

Zu Frage 6:

"Hält der Verkehrsminister die Erreichung der Deklaration von Toronto durch Österreich für ein realistisches Ziel?

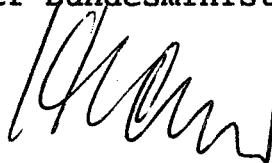
Wenn ja, wie erklärt sich der Verkehrsminister dann die laufenden CO₂-Emissionssteigerungen in Österreich in den vergangenen Jahren?"

Wie bereits einleitend bemerkt, bewegt sich der Anstieg der letzten Jahre noch innerhalb der Schwankungsbreite des langfristigen Trends, innerhalb derer seit 1970 in Österreich die CO₂-Emissionen konstant sind. Im Rahmen dieses Trends gibt es unterschiedliche Prognosen, die ein Konstanthalten oder einen leichten Anstieg der CO₂-Emissionen in weiterer Zukunft sehen.

Ich halte die Erreichung des Zieles einer 20 %igen Reduktion der Treibhausgase bis zum Jahre 2005 für durchaus erreichbar, weil ich der Ansicht bin, daß nicht nur CO₂, sondern auch die anderen treibhausrelevanten Gase wie z.B. Methan und halogenierte Kohlenwasserstoffe berücksichtigt werden müssen. Eine Senkung in diesem Bereich ist von ebenso großer Bedeutung für die Reduktion des Treibhauseffektes, wie eine CO₂-Senkung. In diesem Sinne halte ich eine Senkung der Treibhausgasemissionen in Österreich um 20 % für ein realistisches Ziel.

Wien, am 18. März 1992

Der Bundesminister



Von der Vervielfältigung der der Anfragebeantwortung angeschlossenen Beilage wurde gemäß § 23 Abs. 2 GOG Abstand genommen.

Die gesamte Anfragebeantwortung liegt jedoch in der Parlamentsdirektion zur Einsichtnahme auf; überdies wird je ein Exemplar dem Anfragersteller und den parlamentarischen Klubs zur Verfügung gestellt werden.