
480/AB XXIII. GP

Eingelangt am 07.05.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Anfragebeantwortung

JOSEF PRÖLL

Bundesminister



lebensministerium.at

An die
Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer

ZI. LE.4.2.4/0026 -I 3/2007

Parlament
1017 Wien

Wien, am 4. MAI 2007

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Gerhard Reheis, Kolleginnen und Kollegen vom 7. März 2007, Nr. 458/J, betreffend der massiven Zunahme des Ausstoßes von Treibhausgasen in Tirol

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Gerhard Reheis, Kolleginnen und Kollegen vom 7. März 2007, Nr. 458/J, betreffend der massiven Zunahme des Ausstoßes von Treibhausgasen in Tirol, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1:

Die internationale Kfz-Industrie kann einerseits über gesetzliche Vorgaben (wie Emissionsgrenzwerte und Verbrauchsnormen, z. B. max. CO₂-Emissionen von 120 g/km) und andererseits über finanzielle Anreizsysteme, jedoch nicht über Technologievorgaben, zur Produktion von umweltfreundlichen Fahrzeugen veranlasst werden.

Die Kompetenz für die Festlegung von Emissionsgrenzwerten von Kfz liegt bei der EU und nicht bei den Mitgliedstaaten. Dabei werden keine Technologien vorgeschrieben, sondern EU-weite Emissionsgrenzwerte, die von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden und insofern die Nachfrage von umweltfreundlichen Fahrzeugen beeinflussen.

Österreich hat sich im EU-Umweltrat seit jeher für eine fortschrittliche Abgasgesetzgebung eingesetzt und begrüßte daher die am 7. Februar 2007 von der EK vorgelegte Mitteilung zur Überprüfung der Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Kfz, insbesondere die Beibehaltung des Ziels, bis 2012 für neu zugelassene Pkw CO₂-Emissionen von höchstens 120 CO₂ g/km zu erreichen.

Weiters hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) im Herbst 2006 gemeinsam mit der OMV ein 5-Punkte-Aktionsprogramm zur Forcierung von Erdgas/Biogas und im April 2007 zu Ethanol (E 85) als Kraftstoff im Verkehrssektor initiiert. Damit wurden die Voraussetzungen zum Einsatz von Erdgas/Biogas/Ethanol-Fahrzeugen geschaffen und zur Erfüllung des Regierungsprogramms (5 % der neu zugelassenen Pkw sollen bis 2010 mit alternativen Antrieben, wie z. B. Hybrid, E 85, Methangas, ausgestattet sein) beigetragen.

Zu Frage 2:

Das BMLFUW ist sich seiner Vorbildfunktion bewusst und es wurden daher zahlreiche Initiativen und Programme zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität gestartet, wie z. B. die Aktionsprogramme für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, wie Erdgas/Biogas, Biokraftstoffe (Biodiesel, Bioethanol). Ergänzend darf auch auf obige Ausführungen verwiesen werden.

Bei der Erneuerung des Fuhrparks wird von Fall zu Fall entschieden, welches das am besten geeignete Fahrzeug für die beabsichtigte Nutzung ist. Bei der Evaluierung werden neben den Funktionskriterien auch eine Reihe von umweltrelevanten Anforderungen berücksichtigt, insbesondere die Möglichkeit des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Bei der Beschaffung von neuen Diesel-Pkw ist die Ausrüstung mit Partikelfiltern ein Muss-Kriterium

(dieses Kriterium gilt insbesondere auch für die Bundesbeschaffung GmbH). Alle Diesel-Pkw des BMLFUW sind mit Partikelfiltern ausgerüstet (ältere Fahrzeuge wurden nachgerüstet).

Zu Frage 3:

Durch die Bonus/Malus-Regelung für Dieselpartikelfilter (DPF) konnte im Rahmen des Normverbrauchsabgabegesetzes seit 1. Juli 2005 der Anteil neuer Diesel-Pkw mit DPF von 4 % (vor Einführung der Normverbrauchsabgabe, Jänner 2005) auf über 65 % (Februar 2007) gesteigert werden.

Hinsichtlich der Forcierung von alternativen Kraftstoffen wurde im Juni 2006 das 5-Punkte-Aktionsprogramm zur Forcierung von Erdgas/Biogas als Kraftstoff, im April 2007 das 5-Punkte-Aktionsprogramm zur Forcierung von Bioethanol als E85-Kraftstoff präsentiert.

Zentrale Punkte der Aktionsprogramme sind die Schaffung von Investitionssicherheit durch entsprechende steuerliche Rahmenbedingungen und von steuerlichen Anreizen zur Forcierung der Nachfrage.

Darüber hinaus sollen die Förderinitiativen für Flottenumrüstungen seitens des BMLFUW im Rahmen des klima:aktiv mobil Programms Mobilitätsmanagement und der UFI forciert werden.

Zu Frage 4:

Fragen zu Infrastrukturanlagen des hochrangigen Straßennetzes fallen grundsätzlich in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Aus Umweltsicht wird die Installierung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen dann begrüßt, wenn dies zu einer Verringerung der Umweltbelastung durch Kfz führt. Dies ist insbesondere der Fall, wenn solche Anlagen den Verkehrsfluss beruhigen und durch Stauvermeidung die Kapazität des Straßenabschnitts erhöhen. Ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss und die Kappung von hohen Geschwindigkeiten bringen eine Verbesserung für die Lärm- und Immissionsbelastungen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz.

Zu Frage 5:

Die Kraftstoffpreise werden durch Angebot und Nachfrage auf den internationalen Märkten und den nationalen Steuersätzen bestimmt. Die Nachfrage nach Mineralöl steigt weltweit stärker

als die Produktion, was zu höheren Preisen führt. Im internationalen Vergleich jedoch liegen die Kraftstoffpreise in Österreich unter oder im EU-Durchschnitt (Januar 2007).

Zum Thema „Umweltfreundlich Reisen“ wurde während der österreichischen EU-Präsidentschaft die internationale Konferenz zu umweltfreundlichem Reisen abgehalten und ein Schlussdokument mit einer Reihe von Leitlinien und Empfehlungen für die Tourismusbranche, die Wirtschaft und öffentliche Stellen erarbeitet. Diese wurden auch dem EU Umweltministerrat unterbreitet.

Das BMLFUW führt als Beitrag zur Umsetzung der Alpenkonvention zusammen mit dem BMVIT, dem BMWA und Partnern in den Ländern und Gemeinden wie auch in Deutschland, Schweiz, Italien und Frankreich transnationale Projekte für umweltfreundlichen Verkehr und Tourismus im Alpenraum (insbesondere auch in der Welterberegion Neusiedler See/Fertő-Tó) durch. Diese Projekte zeigen, dass umweltfreundliche Mobilität im Tourismus nicht nur Umweltvorteile bringt, sondern auch der Verkehrs- und Tourismuswirtschaft nützt.

Schließlich wurde im Rahmen der Klimaschutzinitiative des BMLFUW klima:aktiv mobil die Programmschiene Mobilitätsmanagement für die Freizeit und Tourismusbranche geschaffen, um Reduktionen der Treibhausgasemissionen in diesen Wachstumssektoren zu erreichen.

Zu Frage 6:

Im Zuge der Überarbeitung der Nationalen Klimastrategie, die am 21. März 2007 im Ministerrat angenommen wurde, werden vor allem auch Potenziale im Bereich der Raumwärme und des Kleinverbrauchs aufgezeigt.

Ein wichtiger Aspekt betrifft die Ausweitung von Impulsprogrammen, um den Einsatz moderner und energieeffizienter Heizsysteme zu forcieren, z. B. durch die Initiative klima:aktiv (Klimastrategie-Anpassung, Kapitel 6.3), welche vor mehr als zwei Jahren gestartet wurde. Im Rahmen dieser Initiative laufen eine Vielzahl von langfristig angelegten Beratungs-, Ausbildungs- und Qualitätssicherungsprogrammen, unter anderem in den Bereichen erneuerbare Energie sowie Gebäude- und Energieeffizienz, um klimaschonende Technologien und praxistaugliches Know-how zur Verfügung zu stellen.

Folgende, v. a. für Kleinverbraucher relevante klima:aktiv Energieprogramme wurden bereits gestartet:

- solarwärme – Kostenersparnis und Imagegewinn durch verstärkte Nutzung von Sonnenenergie bei Einfamilienhäusern, Wohnbauten und Tourismusbetrieben
- energieholz – unterstützt die Erschließung bisher ungenutzter Holzressourcen
- klima:aktiv haus – steht für ökologischen Neubau in Passivhaustechnologie
- klima:aktiv leben – bringt mehr Komfort und geringere Heizkosten für Haushalte und motiviert Haushalte zum bewussten Umgang mit Energie
- holzwärme – motiviert Hauseigentümer zum Einbau von Biomasseheizungen
- wärmepumpe – forciert den richtigen Einsatz von Wärmepumpen

Weitere für Kleinverbraucher relevante Maßnahmen sind im 1. Maßnahmenbereich „Raumwärme, Kleinverbrauch und Energiebereitstellung“ des Anhangs 1 der Klimastrategie-Anpassung zu finden, wobei u. a.

- die Steigerung der thermischen Sanierungsrate auf zumindest 3 % (2008 - 2012), bzw. mittelfristig bis 5 % p. a., insbesondere durch Förderungsanreize (Wohnbauförderung, Umweltförderung im Inland), durch weitere Verbesserungen im Wohnrecht (MRG, WEG, WGG) und durch Prüfung steuerlicher Begünstigungen von privaten Sanierungsmaßnahmen mit dem Ziel der Energieeinsparung im Rahmen der Steuerreform;
- die Umstellung von mindestens 100.000 Haushalten auf erneuerbare Energieträger bis 2010 und von 400.000 Haushalten bis 2020 gemäß Regierungsprogramm 2007;
- attraktive Förderbedingungen für erneuerbare Energien, effiziente Fernwärme, Wärmepumpe und Brennwerttechnologie im Neubau;
- der Ersatz alter Festbrennstoff-Einzelöfen sowie alter Öl- und Gasheizungen durch moderne und energieeffiziente Heizsysteme im Wege der Wohnbauförderung und begleitender Impulsprogramme (wie klima:aktiv) und unter besonderer Berücksichtigung von erneuerbaren Energien, effizienter Fernwärme, Erdgas-Brennwerttechnik (= Stand der Technik) und effizienten Wärmepumpen;
- die Verschärfung wiederkehrender Überprüfungen von Heizungsanlagen mit entsprechender Beratung und
- ein verpflichtender Austausch alter Kessel im Wege der Baugesetze/Feuerungsanlagen-Verordnungen sowie Forcierung von Heizsystemen auf Basis erneuerbarer Energien, effizienter Fernwärme oder Brennwerttechnik

hervorzuheben sind.

Durch die Festlegung von ambitionierten Maßnahmen im Bereich der thermischen Gebäudesanierung ist zusätzlich zu einem hohen Emissionsreduktionspotenzial mit einem positiven Beschäftigungseffekt zu rechnen, da mehr als 80 % der Wertschöpfung im Inland verbleibt.

Der Bundesminister: