

4843/AB XXIV. GP

Eingelangt am 21.05.2010

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

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Anfragebeantwortung

NIKOLAUS BERLAKOVICH

Bundesminister



lebensministerium.at

An die
Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer

ZI. LE.4.2.4/0043-I 3/2010

Parlament
1017 Wien

Wien, am 18.05.2010

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen vom 23. März 2010, Nr. 4900/J, betreffend „Think!“ - oder: Ist ein Zweit-Dienstwagen für die Wiener Innenstadt - und sei es ein E-Mobil! - für den Umweltminister das richtige Signal für Klimaschutz und energieeffiziente Mobilität

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Kolleginnen und Kollegen vom 23. März 2010, Nr. 4900/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Das Elektroauto Think wurde dem Fuhrpark des Lebensministeriums befristet zur Verfügung gestellt, um die Praxistauglichkeit eines derzeit erhältlichen Serien-Elefktrofahrzeugs aufzuzeigen. Das Lebensministerium will damit auf seinen Dienstfahrten einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Modalitäten einer unbefristeten Aufnahme dieses umweltfreundlichen Fahrzeugs in den Fuhrpark des Ministeriums sind Gegenstand von Verhandlungen.

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

Zu Frage 2:

Das Fahrzeug wird hauptsächlich für innerstädtische Fahrten und Fahrten in der näheren Umgebung der Stadt verwendet, wobei das Fahrzeug mit zwei Personen voll ausgelastet und damit sehr effizient genutzt wird.

Zu Frage 3:

Das Elektrofahrzeug steht keinesfalls im Widerspruch zu alternativen Verkehrsmodi. Gerade das Elektrofahrzeug forciert die integrierte Nutzung mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln, wie die Erfahrungen mit den Modellregionen zur E-Mobilität in Vorarlberg und Salzburg, aber auch in anderen Städten, wie Linz zeigen. Im Gegensatz zu FahrerInnen von Fahrzeugen mit fossilem Antrieb nutzen die FahrerInnen von Elektrofahrzeugen auf den langen Distanzen die Öffentlichen Verkehrsmittel.

Auf den Kurzstrecken kann wiederum das Fahrrad optimal eingesetzt werden – kurz das geeignete Fahrzeug für den entsprechenden Fahrtenzweck.

Seit 2005 gibt es im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) ein Mobilitätsmanagement, mit dem die Nutzung des Fahrrads und des Öffentlichen Verkehrs mit Bewusstseinsbildungsaktionen wie „RadfahrerIn/Fahrgast des Jahres“, der Errichtung von Radständern sowie der Anschaffung von 10 Dienstfahrrädern für die vier Bürostandorte in Wien schon stark gefördert wird. Deshalb bin ich stolz über das vorbildliche Mobilitätsverhalten der MitarbeiterInnen im BMLFUW, die über 80% der Arbeitswege umweltfreundlich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Öffentlichen Verkehr zurück legen.

Zu Frage 4:

Gemäß der Energiestrategie Österreich sollen bis 2020 rd. 250.000 Elektrofahrzeuge in Österreich im Einsatz sein. Es geht um den Ersatz von mit Diesel oder Benzin betriebenen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Dabei wird aufgrund der 3 bis 4-fachen Effizienzsteigerung weniger Energie verbraucht, es werden beispielsweise nur sehr geringe Treibhausgas-emissionen (da mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben) und sehr geringe Lärmemissionen verursacht. Das BMLFUW unterstützt im Rahmen von „klima:aktiv mobil“ Betriebe, öffentliche Verwaltungen, Städte, Gemeinden und Regionen beim Umstieg auf klimafreundliche Mobilität und alternative Fahrzeuge, insbesondere Elektrofahrzeuge.

Hinsichtlich Energiebedarf und CO₂-Emissionen liegt ein sparsames, leichtes und effizientes Elektrofahrzeug wie der Think mit den Werten 15 kWh/100 Pkm und 34 g CO₂/Pkm durchaus im Bereich der Öffentlichen Verkehrsmittel. Mit einem Besetzungsgrad bei den Dienstfahrten von zwei Personen und unter Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen (200 m² Photovoltaikanlage auf dem Dach des Amtsgebäudes Stubenring 1) werden die Verbrauchs- und Emissionswerte noch günstiger.

Zu Frage 5:

Der Aussage zum Flächenverbrauch/Platzbedarf des Individualverkehrs ist zuzustimmen, wobei jedoch anzumerken ist, dass Elektrofahrzeuge meist kleiner als konventionelle Pkw sind. Auch bieten sich Elektrofahrzeuge in Kombination mit Carsharing-Konzepten an, wobei die effiziente, gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs die Anzahl benötigter einzelner Fahrzeuge wesentlich verringert.

Mit der Forcierung der Elektromobilität soll nicht der Autoverkehr gefördert werden, sondern jener Teil der Fahrten, die nicht für den Umweltverbund gewonnen werden können, möglichst effizient abgewickelt werden.

Zu Frage 6:

Der Dienstwagen mit Superethanol-E85 wird weiterhin verwendet werden, damit auch größere Distanzen weitgehend CO₂-neutral zurückgelegt werden können. Elektrofahrzeug und E85-Pkw ergänzen sich zur Erreichung verschiedener Fahrtenziele – das geeignete Fahrzeug für den entsprechenden Fahrtenzweck.

Hinsichtlich der Umsetzung des Aktionsprogramms Superethanol-E85 ist das Tankstellennetz weiter ausgebaut worden.

Zu Frage 7:

Die jüngst vorgestellte Energiestrategie der Bundesregierung dient vor allem der Umsetzung der Ziele des Energie- und Klimapakets der EU, insbesondere der Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien auf 34% bis zum Jahr 2020 und der Erreichung des 10%-Anteils für erneuerbare Energien im Verkehr. Dazu sind in Abstimmung mit dem dafür zuständigen Wirtschaftsministerium eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, welche die Bereitstellung der benötigten Mengen (bis 2020 rd. 0,8% des Strombedarfs bei 250.000 Elektrofahrzeugen) als auch deren Nutzung sicherstellen (z.B. Nachweis der Nutzung von Ökostrom) sollen.

Im 10-Punkte-Aktionsprogramm des BMLFUW mit der Wirtschaftskammer Österreich zur Markteinführung der E-Mobilität und auch in der Energiestrategie wird die Verbindung von Elektromobilität mit der Nutzung von erneuerbaren Energien als notwendig erachtet.

Im Rahmen des Förderprogramms „klima:aktiv mobil“ des BMLFUW für Fuhrparkumstellungen von Betrieben, Gemeinden und Verbänden auf Elektrofahrzeuge wird diese Verknüpfung mit Ökostrom bereits berücksichtigt, indem die Förderpauschalen je nach Art des Stromeinsatzes gestaffelt sind: Bei Nutzung von „Ökostrom“ sind die Fördersätze gegenüber der Nutzung von Normalstrom doppelt so hoch.

Zu Frage 8:

Die umwelt-, klima- und gesundheitspolitischen Vorteile des Öffentlichen Verkehrs und des schienengebundenen Güterverkehrs sind unbestritten. Um die Verlagerung des motorisierten Individual- und des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wirksam voranzutreiben, sollen im Rahmen der Umsetzung der Klima- und Energiestrategie eine Reihe von Maßnahmen zur Attraktivierung und weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Kapazitäten des schienengebundenen Güterverkehrs gesetzt werden.

Zu Frage 9:

Der Masterplan Radfahren mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil in Österreich bis 2015 auf 10% zu verdoppeln, wird umgesetzt. Durch die Einrichtung einer bundesweiten Radverkehrskoordination im BMLFUW und die regelmäßigen Arbeitstreffen mit VertreterInnen des Verkehrsministeriums, der Bundesländern, der Landeshauptstädte sowie des Städte- und Gemeindebundes konnte die notwendige und wichtige Vernetzung der Radverkehrsakteure sowie der Start gemeinsamer Umsetzungsschritte erreicht werden.

Auf meine Initiative hin wurde 2009 bei Radgipfeln in allen Bundesländern mit den regionalen Stakeholdern der Umsetzungsstand des Masterplans Radfahren diskutiert. Es freut mich, dass inzwischen die Mehrheit der Bundesländer diesem Beispiel gefolgt ist und die Erhöhung des Radverkehrsanteils in unterschiedlichem Ausmaß zu ihren verkehrspolitischen Zielen erhoben hat. Darum ist es mein Ziel, die Bundesländer und Gemeinden weiterhin bei der Erreichung ihrer Radverkehrsziele zu unterstützen.

Im Rahmen von „klima:aktiv mobil“ wurden bereits 16,9 Mio. € an Fördergeldern für Radprojekte von Betrieben, Bundesländern und Gemeinden genehmigt, die Investitionen in der Höhe von 77,1 Mio. € in den Radverkehr ausgelöst haben. Auch in der kostenlosen Beratung von Betrieben, Gemeinden, Bauträgern und Immobilienentwicklern sowie Schulen ist „klima:aktiv mobil“ im Radbereich sehr erfolgreich. Bisher konnten über 200 Projektpartner zu Radverkehrsprojekten motiviert werden, die in Summe über 55.000 Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen. Es wird über „klima:aktiv mobil“ auch die Anschaffung von Elektrofahrrädern für Betriebe und Gemeinden mit 200 € bzw. mit 400 € bei Verwendung von „Ökostrom“ pro Elektrofahrrad unterstützt. Damit konnte ein wichtiger Impuls gesetzt werden, der dazu führte, dass inzwischen die Mehrzahl der Bundesländer eine Elektrofahrradförderung für Privatpersonen in Ergänzung des „klima:aktiv mobil“- Förderprogramms anbieten.

Die Fortführung und Intensivierung der Radverkehrsförderung im Rahmen von „klima:aktiv mobil“ ist auch für 2011 geplant.

Der Bundesminister: