

13218/J XXIV. GP

Eingelangt am 05.12.2012

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

Anfrage

der Abgeordneten Mag.a Christiane Brunner, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

betreffend Kofinanzierung von Landes-Energieversorgern über den Klima- und Energiefonds KLI.EN - Beispiel "illwerke vkw"

Eine aktuelle Zwischenbilanz der im Rahmen der KLI.EN-Aktivitäten unterstützten Elektromobilitäts-Aktivitäten fällt durchwachsen aus. So ist selbst beim 2008 gestarteten Vorzeigeprojekt „VLOTTE“ in Vorarlberg nach kurzer Euphorie abseits der Projektbetreiber Ernüchterung eingetreten. Dass das Projekt Vorarlberg, insbesondere aber dem federführenden Projektbetreiber aus der E-Wirtschaft Renommee in Fachkreisen, ein fortschrittliches Image und manchen Preis eingebracht hat ist unbestritten wie auch, dass interessante Pionierarbeit geleistet wurde. Die Erfolgsbotschaft der illwerke vkw „Die hohen Erwartungen konnten erfüllt werden – Elektromobilität funktioniert und ist schon heute im Alltag der Vorarlbergerinnen und Vorarlberger angekommen“ ist jedoch vor allem hinsichtlich des letzten Punktes nicht nachvollziehbar: Sind doch mit dem Auslaufen der ansehnlichen im Rahmen des VLOTTE-Projekts gewährten Förderungen die E-Fahrzeugs-Absatzzahlen wieder auf einen Bruchteil geschrumpft und im Bereich des vor Projektstart Üblichen.

Die vom KLI.EN selbst gesteckten Ziele wurden entweder gar nicht („Klares Ziel muss es sein, dass die Modellregionen nach anfänglicher Starthilfe durch den Klima- und Energiefonds nach wenigen Jahren funktionierende Geschäftsmodelle entwickelt haben, die sich wirtschaftlich darstellen lassen.“) oder nur in Spuren („...die Gewinnung von (...) Lösungsansätzen zu Markteinführungshürden, um die weitere Verbreitung der E-Mobilität in Österreich zu erleichtern“) erreicht.

Die laut Projektbilanz nach dreieinhalb Jahren ca. 400 vermiedenen Tonnen CO₂-Emission wurden - auch wenn nur der Klimafonds-Anteil von 4,7 Mio Euro an der Fördersumme berücksichtigt wird - zu einzigartig hohen Vermeidungskosten von mindestens 11.800 Euro pro Tonne erkaufte. Interessant ist dies auch angesichts von Studien etwa des Energieinstituts Oberösterreich, das schon 2010 (Studie 3 zu Treibhausgasemissions-Vermeidungskosten) mit 478 Euro je vermiedener CO₂-Tonne deutlich geringere Vermeidungskosten gerade beim in Vorarlberg zur Anwendung kommenden Einsatz erneuerbarer Quellen für den E-Mobilitäts-Strom angibt; selbst mit UCTE-Strommix „aus der Steckdose“ wäre Klimaentlastung demzufolge günstiger als im Rahmen von VLOTTE zu haben. Wie zu derartigen Vermeidungskosten das übergeordnete Ziel des Klimafonds erreichbar sein sollte, den Gesamtverkehr in Österreich bis 2050 treibhausgasfrei zu

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

machen, bleibt völlig offen. Insgesamt hatte der Klimafonds für seine Aktivitäten mittlere Vermeidungskosten von 10 bis 13 Euro je Tonne Treibhausgas veranschlagt.

Während der Umweltminister im Zusammenhang mit VLOTTE vom „Nachweis der Alltagstauglichkeit“ und der (so sichtlich nicht finanzierbaren) „breiten Einführung der E-Mobilität in Österreich“ ausgeht, spricht die Realität also eine andere Sprache. So titelte die Tageszeitung Vorarlberger Nachrichten „kürzlich „Elektromobilität im Land ins Stocken geraten: Kaum Akzeptanz in der Bevölkerung.“ Dem entsprechenden Beitrag zufolge hielt selbst der an anderer Stelle wesentlich euphorischere Vorstandsvorsitzende des tonangebenden Energieversorgers fest, dass nur „bei Förderungen von 30 Prozent Elektroautos durchaus konkurrenzfähig seien“.

Zusammengefasst scheint der Effekt dem Mitteleinsatz nicht angemessen, vorrangig scheinen die Fördermillionen der Imagepflege des Vorarlberger Strommonopolisten zugute zu kommen.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Wie bewerten Sie die extrem hohen THG-Vermeidungskosten bei E-Mobilitätsprojekten wie insbesondere beim Projekt VLOTTE?
- 2) Welche Angaben zur vorgesehenen THG-Vermeidung enthielt der Projektantrag der VLOTTE-Projektbetreiber an den Klima- und Energiefonds?
- 3) Halten Sie den Einsatz öffentlicher Gelder für Treibhausgas-Vermeidungsprojekte mit einer derart schlechten Kosten-Nutzen-Relation für zielführend, insbesondere wenn zeitgleich wesentlich effektivere Pfade der THG-Vermeidung etwa im Gebäudebereich, im Öffentlichen Verkehr, im Gütertransport oder bei Fernwärme/-kälte unter offenkundiger, teils sogar gesetzwidriger Unterdotierung leiden?
- 4) Was können Sie dem Eindruck entgegenhalten, dass gesetzlich zu anderen Zwecken vorgesehene Fördergelder des Bundes im Wege von KLI.EN-Projekten wie insbesondere VLOTTE vorrangig der Imagepflege und der Monopolabsicherung der federführenden (hier: Vorarlberger) Strommonopolisten zu Gute kommen?
- 5) Wie wollen Sie bzw Ihre Vertreter im Präsidium des KLI.EN dazu beitragen, dass die u.a. in Projekten mit schlechter Relation Kosten/THG-Nutzen begründete THG-Reduktions-Zielverfehlung des KLI.EN zügig minimiert wird, wie vom Rechnungshof nahegelegt?
- 6) In Medienberichten war in den letzten Monaten von einer „unter Verschluss gehaltenen Studie von Wirtschaftsforschungsinstitut, Wegener Center und Umweltbundesamt“ für den Nationalen Klimabeirat die Rede, in der (einmal mehr, der Handlungsbedarf und die zielführenden Maßnahmen sind ja seit den Vorarbeiten zur Klimastrategie von 2002 bekannt) die angesichts der CO₂-Zielabweichung im Verkehrssektor von mehreren Mio Tonnen zur Einhaltung der Klimaziele nötigen Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs berechnet wurden.
 - a) Zu welchen Ergebnissen ist die Studie konkret gelangt?
 - b) Wann werden Sie diese Studie der Öffentlichkeit zugänglich machen?

- c) Wann werden Sie welche zur Einhaltung der ab 2013 geltenden Klimaziele nötigen Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs selbst setzen?
- d) Wann werden Sie welche zur Einhaltung der ab 2013 geltenden Klimaziele nötigen Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs den RegierungskollegInnen vorlegen?
- e) Wann werden Sie welche zur Einhaltung der ab 2013 geltenden Klimaziele nötigen Maßnahmen zur Eindämmung des Verkehrs mit den Ländern verbindlich vereinbaren?