



DR. GERHARD POPP

## BIOSPRIT: WAS HAT DIE UMWELT DAVON?

pro:

**D**er Straßenverkehr hat im letzten Jahr die Industrie erstmals bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen überholt. Und die Dynamik ist weiterhin enorm. Wachsendes Gütervolumen mit LKW, steigende Mobilität im Beruf und in der Freizeit führen nicht nur immer häufiger zu Staumeldungen, sondern verpesten zunehmend die Luft und stellen Österreichs Klimaschutzziele in Frage.

Es ist klar, dass diese Entwicklung nicht hingenommen werden kann. Für den Umweltminister wie auch für die lärm- und schadstoffbelastete Bevölkerung ist Abhilfe ein Muss. Mehr Kostenwahrheit im Güterverkehr lautet eine Antwort, die zur Einführung der LKW-Maut geführt hat. Seit Jänner heurigen Jahres ist schwefelfreies Benzin flächendeckend eingeführt. Dort, wo die Staubbelastungen zu hoch sind, kann mit Geschwindigkeitsbegrenzungen gegengesteuert werden.

Die nächsten Aktionen stehen ebenfalls schon fest: Die Förderung von Rußpartikelfiltern in Dieselfahrzeugen, um die Luft sauberer zu machen, und der breitflächige Einsatz von Biotreibstoffen, um die CO<sub>2</sub>-Belastung zu senken.

Das alles erfolgt nach einem schlüssigen Konzept, das EU-weit umgesetzt wird. Zugegeben, wir sind schneller als andere, aber wir haben in Österreich auch eine besondere Umweltqualität zu verteidigen.

Bei der Einführung von Biotreibstoffen geht es zunächst einmal darum, CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Österreich hat sich zu einem Reduktionsziel von 13 Prozent verpflichtet. Erreichen wir das nicht, dann müssen wir international Zertifikate teuer zukaufen oder Strafzahlungen leisten.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir uns gehörig anstrengen. In der österreichischen Klimastrategie ist deshalb festgelegt, dass jeder Sektor seinen Beitrag leisten muss. Die Industrie genauso wie der Wohnbau, die Haushalte und der Verkehr. Eine Debatte, die darauf abzielt zu sagen, im Wohnbau, bei der Althausanierung oder bei der Wärmeversorgung sei effizienter CO<sub>2</sub> zu sparen, liegt falsch. Jeder Sektor muss seinen Beitrag zum Gesamtziel leisten.

Die EU-Kommission bezeichnet die Forcierung von Biokraftstoffen als die effizienteste Maßnahme, um eine CO<sub>2</sub>-Reduktion im

Verkehrsbereich zu erzielen und hat konsequent den Rechtsrahmen dafür geschaffen. Bei der Umsetzung steht Österreich nicht alleine da. Vorreiter ist derzeit Frankreich mit rund ein Prozent Beimischung. Bis 2007 soll die Produktion verdreifacht werden, 2010 soll das Ziel von 5,75 Prozent Beimischung erreicht sein.

Österreich, das zu den Pionieren beim Biodiesel zählt und zu den führenden Biomasse-Nationen gerechnet werden kann, will ebenfalls diesen Weg mitgehen. Zunächst, um CO<sub>2</sub> im Verkehrsbereich effizient einzusparen.

Ein weiterer wichtiger Punkt, den die EU ebenfalls im Auge hat, ist, die Versorgungssicherheit und ein Stück mehr Unabhängigkeit von den Erdölproduzenten zu erreichen. Jeder Prozentpunkt aus heimischer Biomasse erzeugte Energie schafft mehr Sicherheit. Das ist angesichts der Krisenregionen der Erde sowie der steigenden Terrorismusgefahr ein wichtiges Argument – sowohl für die Konsumenten als auch für die Wirtschaft.

Und letztlich geht es um knapper werdende Ressourcen und steigende Preise. Der Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen wirkt bereits derzeit kostendämpfend für Konsumenten. Biodiesel ist heute an der Tankstelle billiger als konventioneller Diesel. Das ist nicht immer so, aber wahrscheinlich immer öfter der Fall.

**DR. GERHARD POPP** ist Jurist, stellvertretender Leiter der Präsidialsektion und Pressesprecher im Lebensministerium.