



II-809 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. 5901/63-4-90

232/AB

1991-02-18

zu 229/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Gugerbauer und Kollegen vom 20.12.1990,
 Zl. 229/J-NR/1990 "Erweiterung der öster-
 reichischen Abgasnormen auf ausländische
 Personenkraftwagen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Gibt es Untersuchungen über den Unterschied der Schadstoffemissionen von Zwei-Takt-Motoren auf der einen und von Vier-Takt-Motoren bzw. mit Katalysator ausgerüsteten Motoren auf der anderen Seite, und zu welchen Ergebnissen gelangen diese Untersuchungen?"

Derartige Untersuchungen gibt es. Was die Schadstoffe NOx und CO betrifft, so entsprechen die Emissionen von 2-Takt-Motoren etwa denen eines Otto-Motors, was die Emissionen an unverbrannten Kohlenwasserstoffen betrifft, so emittieren heute im Einsatz stehende 2-Takt-Motoren etwa 40-80 mal mehr als Otto-Motoren. Es muß allerdings davon ausgegangen werden, daß es bei der Reduzierung der Schadstoffemissionen von 2-Takt-Motoren ein besonders hohes technisches Entwicklungspotential gibt.

Zu Frage 2:

"Gibt es Untersuchungen - und wenn ja, mit welchen Resultaten - über die Unterschiede hinsichtlich der Schadstoffbelastung der Umwelt zwischen dem "nichtentbleiten Ostbenzin" und dem bleifreien Benzin?"

- 2 -

Einleitend darf nun der sachlichen Richtigkeit wegen ange-merkt werden, daß Otto-Kraftstoffe nicht entbleitet werden müssen. Blei wird dem Ottokraftstoff als Oktan-booster zugesetzt. Solche wie in ihren Frage bezeichneten Untersuchungen sind mir nicht bekannt. Benzine unserer ostmitteleuropäischen Nachbarländer mit den in Westeuropa üblichen Oktanzahlen entsprechen von der Qualität her etwa den Kraftstoffen, die auch in Österreich angeboten werden. Der Unterschied zwischen dem von Ihnen sogenannten "nichtentbleiten Ostbenzin" und bleifreiem Benzin entspricht daher dem Unterschied, der auch in Österreich zwischen bleifreiem und bleihältigem Benzin besteht.

Der vollständige Verzicht auf bleihältiges Benzin in Österreich, wie es ab 1993 erfolgen wird, wird die Umwelt um etwa 250 Tonnen Blei-emissionen pro Jahr entlasten.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Werden Sie die Initiative ergreifen, daß nach dem Beispiel der "Flüster-LKWs" künftig für alle in Österreich betriebene - d. h. also speziell auch für in Österreich fahrende ausländische - Autos die gleichen Grenzwerte für die maximal zulässige Schadstoffbelastung eingeführt werden?"

Wenn nein, warum nicht?"

Auch in Österreich sind Schadstoffgrenzwerte jeweils nur für Neufahrzeuge, die nach dem definierten Stichtag des Inkrafttretens der jeweiligen KDV typisiert bzw. neu zugelassen wurden, gültig, sodaß auch in Österreich Kraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Schadstoffgrenzwerten betrieben werden. Ferner ist in einem internationalen Übereinkommen, dem sog. "Wiener Übereinkommen", das auch Österreich - neben den meisten Ländern dieser Welt - ratifiziert hat, festgelegt, daß Kraftfahrzeuge, die in einem Mitgliedsland dieses Über-einkommens (z.B. Ungarn) zum Verkehr zugelassen sind, prinzipiell auch in einem anderen Mitgliedsland dieses Übereinkommens (z.B. Österreich) zum Verkehr zugelassen werden müssen. Eine derzeitige Regelung ist wohl auch Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des internationalen Verkehrs.

- 3 -

Die von Ihnen vorgeschlagene Initiative würde die einseitige Kündigung des internationalen Übereinkommens bedeuten, was die Verkehrszulassung österreichischer Kraftfahrzeuge in anderen Ländern in Frage stellen würde. Eine Beschränkung ist aufgrund von straßenpolizeilichen Maßnahmen im Rahmen der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung, sowie zeitlich und räumlich befristet möglich. § 43 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung ermöglicht, daß bei lokalen Spitzenwerten der Schadstoffbelastung zeitlich und örtlich befristete Verkehrsbeschränkungen von der jeweils örtlich zuständigen Behörde erlassen werden können.

Zu den Fragen 5 und 6:

"Werden Sie sich dafür einsetzen, daß dem Reisebedürfnis unserer ostmitteleuropäischen Nachbarn allenfalls durch eine entsprechende Tarifgestaltung der österreichischen Bundesbahnen entgegenkommen wird?

Wenn nein, warum nicht?"

Die ÖBB haben auf die Öffnung der Ostgrenzen umgehend reagiert und zwischen Österreich und einigen Städten des ehemaligen "Ostblocks" Sondertarife geschaffen, die um ca. 30 - 40 % bei allen beteiligten Bahnverwaltungen gegenüber dem Regeltarif ermäßigt sind.

Ermäßigte Sondertarife werden in folgenden Relationen offeriert:

- | | |
|---------------------|------------|
| o Wien - Budapest | und zurück |
| o Wien - Bratislava | - " - |
| o Wien - Brünn | - " - |
| o Wien - Prag | - " - |
| o Linz - Budweis | - " - |

- 4 -

- | | |
|-----------------------------|-------|
| o Retz - Znaim | - " - |
| o Gmünd NÖ - Ceske Velenice | - " - |
| o Wien - Warschau | - " - |
| o Wien - Krakau | - " - |

Wien, am 18. Februar 1991

Der Bundesminister

