



REPUBLIK ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Telefon (0222) 711 62-8000
 Telefax (0222) 713 78 76
 Telex 613221155 bmowv
 Internet minister@bmv.ada.at
 X400 C=AT;A=ADA.P=BMV:S=MINISTER
 DVR 0090204

Pr.Zl. 17.101/9-4-1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Peter, Partnerinnen und
 Partner vom 11. Juli 1995, Zl. 1607/J-NR/1995,
 "Verwendung von Biodiesel durch die Wolfgangseeschifffahrt"

XIX. GP.-NR
 1741/AB
 1995 -09- 13

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

20

1607/J

Zu Frage 1:

"Welche technische Entwicklung ist rund um Alternative Treibstoffe in den letzten 5 Jahren zu verzeichnen, die eine Neubewertung der Einsatzfähigkeit des Biodiesels notwendig machen?"

Aus den letzten Erkenntnissen und laufenden Beobachtungen der Entwicklung des Biodiesels folgernd kann gesagt werden, daß nach wie vor eine Substitution des Diesels im Straßenverkehr auch auf längere Sicht nicht möglich sein wird, vor allem, wenn man die Gesamtkapazität der Biodieselanlagen in Österreich von derzeit etwa 30.000 Tonnen (dies entspricht ca. 1 % des gesamten Dieserverbrauchs im Jahre 1994) betrachtet. Die Produktionszahlen selbst sind noch bescheidener, aufgrund des hohen Weltmarktpreises von Raps (hat sich innerhalb von 2 Jahren verdoppelt) wurde heuer nur sehr wenig RME produziert, lediglich die industrielle Anlage in Bruck/Leitha sowie die bäuerlichen Kleinanlagen zur Eigenversorgung sind voll in Produktion. Wenn auch derzeit der Preis von einem Liter RME ab Herstellung mit etwa 8,2 S nur wenig höher liegt wie für Dieselkraftstoff sind die Zielsetzungen nach wie vor dieselben, nämlich einerseits eine realistische Deckung des Eigenbedarfes in der Landwirtschaft mit gegebenenfalls einer Versorgung von lokalen Zusatzmärkten, andererseits die Verwendung außerhalb versiegelter Flächen in der Land- und in der Forstwirtschaft, in ökologisch sensiblen Zonen oder in Gebieten mit Einfluß auf die Wasserqualität, denn nur dort kann der wesentliche Vorteil des Biodiesels, nämlich seine rasche biologische Abbaubarkeit im Boden (zu etwa 95 % innerhalb 21 Tagen) wohl zum Tragen kommen.

- 2 -

Zu Frage 2:

"Sind sämtliche neuen Erkenntnisse betreffend der Verwendbarkeit von Biodiesel in Ihrem Ministerium erhoben und gesammelt worden? Wenn ja, ist es möglich die Erkenntnisse im Rahmen der Anfragebeantwortung ausführlich wiederzugeben?

Wenn nein, warum nicht?"

Motorentests, durchgeführt von der Bundesanstalt für Agrartechnik, an den technischen Universitäten von Wien und Graz, in Steyr, bei der OMV sowie der AVL sowie Flottentests an Traktoren, regional und beim österreichischen Bundesheer führten zu neuen Erkenntnissen und Entwicklungen. Als Folge sahen sich einige Traktorenhersteller veranlaßt, ihre Produkte auch für eine Verwendung mit RME freizugeben (im Jahre 1994 waren dies 21 Hersteller).

Die letzten bekannten Emissionsmessungen lassen im Vergleich zu konventionellem Dieselmotorkraftstoff Reduktionen bei den Summenkohlenwasserstoffen von 50 % erwarten, die NOx - und die CO-Emissionen steigen dagegen leicht an. Als positiv sind auch die sehr geringen SO₂-Emissionen zu bewerten. Für die Gesamtsumme der Aromaten wäre eine Substitution des Diesels durch RME mit einer Reduktion verbunden, dies gilt jedoch nicht für das krebserregende Benzol, das um 30 % höher liegt. Bei den ebenfalls krebserregenden polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen zeigt dagegen die Verwendung von Rapsmethylester eindeutige Vorteile. Bei der Verwendung eines Katalysators kann die Emission von den Verbrennungsprodukten noch weiter herabgesetzt werden, auch eine Mischung von Biodiesel mit konventionellem Diesel wurde bereits untersucht, hier können ebenfalls Verbesserungen erzielt werden.

In einer aus dem Jahre 1991 stammenden Studie des österreichischen Forschungszentrums Seibersdorf wird jedoch darauf hingewiesen, daß die Reduktion der CO₂-Emissionen bei der Substitution fossiler durch biogene Kraftstoffe je nach Produktionspfad nur zwischen 40 % und 80 % liegt. Außerdem entspricht die Energiemenge pro Hektar nur etwa der Energie von 380 Litern Dieselmotorkraftstoff. Da aber auch die Herstellung, die Verarbeitung und der Transport ihre Beiträge leisten, liegt der absolute CO₂-Ausstoß nur 35 % unter dem von Dieselfahrzeugen. Auch dürfte es bei der zu erwartenden Überdüngung zu erhöhten Abgasungen von Lachgas kommen, dessen Treibhauspotential in Bezug auf CO₂ 150 bis 300 mal höher ist.

- 3 -

Zu Frage 3:

"Werden zur Zeit Fahrzeuge in Ihrem Verantwortungsbereich mit Biodiesel betrieben? Wenn ja, wieviele und wo? Wenn nein, warum nicht?"

Aus all den bereits genannten Gründen erscheint es wohl ökologisch sinnvoller, Biodiesel nicht in den allgemeinen Kraftstoffmarkt einzuschleusen und Fahrzeuge mit Biodiesel speziell für den Straßenverkehr einzusetzen, sondern im Zusammenhang mit Schmierstoffen aus pflanzlichen Rohstoffen schwerpunktmäßig in bestimmten, abgrenzbaren Verwendungsbereichen einzusetzen. Daher werden im Verantwortungsbereich des BMöVV derzeit keine Straßenfahrzeuge mit Biodiesel betrieben.

Zu Frage 7:

"Planen Sie in der nahen bzw. weiteren Zukunft den Einsatz von biogenen Treibstoffen zu forcieren? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?"

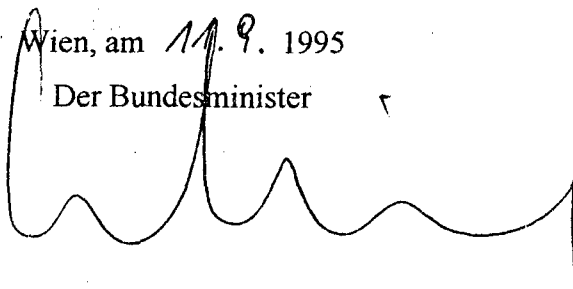
Eine Forcierung von Biodiesel ist sicherlich dort sinnvoll, wo im Einsatz seine Vorteile voll zum Tragen kommen, dies ist jedoch sicherlich nicht bei Substitution des herkömmlichen Dieselmotors im Straßenverkehr der Fall. Trotzdem werden laufende Programme etwa über Winter Biodiesel oder über Biodieselemissionen von Stadtbussen sowie die Arbeiten der Standardisierungsgruppe laufend beobachtet, um dessen Einsatz dort, wo sinnvoll, zu unterstützen. In Österreich wird Biodiesel aus industriellen Großanlagen mit dem geringstmöglichen Steuersatz belegt, die Erzeugung in genossenschaftlichen Kleinanlagen ist überhaupt steuerfrei. In der Europäischen Union dagegen wird derzeit dem Thema Biodiesel nur ein geringes Augenmerk geschenkt.

Bezüglich der Fragen 4 bis 6 - die Wolfgangseeschifffahrt fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der ÖBB - habe ich eine Stellungnahme der ÖBB eingeholt, die ich Ihnen in der Beilage zur Kenntnis bringe.

Beilage

Wien, am 11. 9. 1995

Der Bundesminister



Stellungnahme der ÖBB zur parl. Anfrage Nr. 1607/J-NR/1995

Zu den Fragen 4 und 5:

"Was sind die Ergebnisse der vor mehr als drei Jahren eingeleiteten Gespräche bezüglich eines versuchsweisen Einsatz von RME-Kraftstoffen bei der ÖBB-Schifffahrt St. Wolfgang mit den Motorherstellerfirmen?"

Gibt es Protokolle, bzw. einen Bericht der damit befassten Beamten über die geführten Gespräche? Wenn ja, ist es möglich die Erkenntnisse im Rahmen der Anfragebeantwortung ausführlich wiederzugeben? Wenn nein, warum nicht?"

In den Schiffen der Wolfgangseeflotte sind folgende Motoren im Einsatz:

Mercedes OM 355	Antriebsmotor MS Österreich und MS Salzkammergut
Steyr WD 614.94	MS Falkenstein und MS Kaiserin Elisabeth
Deutz SA6M 517	MS Kaiser Franz Josef I
Steyr WD 408.50	Stromerzeugung MS Österreich und MS Salzkammergut.

Folgende Reaktionen der Motorenhersteller sind das Ergebnis der eingeleiteten Gespräche:

Bezüglich des Mercedes-Motor OM 355, teilte Mercedes mit, daß dieser Motor seit über 20 Jahren nicht mehr produziert wird und daher für diesen Motor keine Versuche mit RME durchgeführt wurden.

Für die Steyrer Motoren wurden folgendes mitgeteilt:

Der Motor Typ WD 408.50 ist ein Traktormotor und daher mit einem "RME-Paket", welches Treibstoffschläuche und Dichtungen beinhaltet, auf RME umrüstbar. Die Kosten belaufen sich auf ca. S 5.000,- bis S 6.000,-.

Der Motor WD 614 S ist ebenfalls analog dem Mercedesmotor seit längerer Zeit nicht mehr in Produktion, sodaß keine Erfahrungen bestehen und Aussagen gemacht werden können.

- 2 -

Von der Firma KHD-Deutz-Motor erfolgte bezüglich des Motortyps SA6M 517 keine Stellungnahme.

Über die im Motorschiff "Wolfgang Amadeus" (seit Frühjahr 1994 im Stand der GE St. Wolfgang) eingebauten Motoren (MAN D 2866 B als Hauptantriebsmotor und zwei IVECO-FIAT Motoren 804 I M 08.20 als Hilfsdieselmotoren für Stromerzeugung) wurden noch keine Gespräche geführt.

Zu Frage 6:

"Ist ein versuchsweiser Einsatz von RME-Kraftstoffen (Biodiesel) bei der ÖBB-Schiffahrt St. Wolfgang geplant? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht?"

Ein versuchsweiser Einsatz von RME-Kraftstoffen (Biodiesel) bei der ÖBB-Wolfgangseeschiffahrt ist nicht geplant.

Begründung:

- Es würden zusätzliche Kosten für
 - höheren Preis des RME-Kraftstoffes gegenüber Dieselmotoren
 - zweite Kraftstofftankanlage,
 - Umrüstung von Motoren (Treibstoffschläuche und Dichtungen),
 - Halbierung der Ölwechselintervalle u.s.w.entstehen.

- Hohe Intensität der Abgasbelastung auf Grund der Aldehyd- und Aromatenemission.

- Die derzeit in Verwendung stehende Tankanlage ist mit Trockenkupplung und automatischer Überfüllsicherung ausgestattet.
Durch diese technische Sicherheitseinrichtung und aufgrund der überaus vorsichtigen Handhabung beim Tankvorgang durch das Personal ist ein Austreten von Kraftstoff in das Seewasser in höchstem Maße ausgeschlossen.

- 3 -

Zusammenfassung:

Der wesentliche Vorteil von RME-Kraftstoff gegenüber Dieselkraftstoff besteht in der rascheren biologischen Abbaubarkeit im Unglücksfall (Austreten von Treibstoff in das Seewasser).

Der wesentliche Nachteil besteht darin, daß durch die Verwendung von RME-Kraftstoff insgesamt höhere Kosten entstehen.

Es gibt also unseres Erachtens keinen plausiblen Grund, warum höhere Kosten für den Einsatz von RME-Kraftstoff in Kauf genommen werden sollen, wenn das Wirksamwerden des wesentlichen Vorteiles von RME-Kraftstoff aufgrund des technischen Standards ohnehin in höchstem Maße ausgeschlossen ist.