

II-2661 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR GESUNDHEIT UND UMWELTSCHUTZ  
Zl. IV-50.004/38-2/81

1010 Wien, den 7. Juli 19 81  
Stubenring 1  
Telephon 75 00

1192 IAB

B e a n t w o r t u n g

1981 -07- 08

zu 1205/J

der Anfrage der Abgeordneten  
Dr. WIESINGER und Genossen an den  
Bundesminister für Gesundheit und Um-  
weltschutz betreffend Maßnahmen zur  
Herabsetzung des Bleigehalts bzw. an-  
derer Schadstoffe im Benzin  
(Nr. 1205/J)

In der gegenständlichen Anfrage werden folgende Fragen  
gestellt:

- "1. Welche Maßnahmen zur Senkung des Bleigehaltes im Benzin haben Sie bereits gesetzt?
2. Was haben Sie unternommen, damit nicht anstelle von Blei durch den Zusatz von Aromaten wie z.B.  $\alpha$ -Benzopyren, unter Umständen größere Gesundheitsgefährdungen hervorgerufen werden?
3. Werden Sie sich beim Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie für die Beimischung von Biosprit statt Blei zum Benzin einsetzen?
4. Ist Ihnen der im Anfragetext zitierte Schweizer Verordnungsentwurf zur Begrenzung der Abgase bekannt?

- 2 -

5. Was werden Sie in der Frage der Begrenzung der Abgasentwicklung von Kraftfahrzeugen in Österreich unternehmen?"

In Beantwortung dieser Anfrage teile ich mit:

Zu 1.:

Auf meine Veranlassung wurden seitens des Ressorts in den letzten beiden Monaten eine Reihe von Verhandlungen mit der Mineralölindustrie und dem Mineralölhandel geführt, mit dem Ziel, eine möglichst rasche und deutliche Absenkung des Bleigehalts im Vergaserkraftstoff (VK) zu erreichen. Gesprächspartner der ersten Runde war die Österreichische Mineralölverwaltung, die bei der Versorgung Österreichs mit VK einen Marktanteil von ca. 70 % besitzt. Als einvernehmliches Verhandlungsergebnis mit der Österreichischen Mineralölverwaltung kam der folgende Stufenplan zustande:

- o 1982, wahrscheinlich noch in der ersten Jahreshälfte, wird die Österreichische Mineralölverwaltung das Normalbenzin mit einem Bleigehalt von 0,15 g Pb/l anbieten können. Zur Erhaltung der Klopfestigkeit des Normalbenzins werden hochoktanige, aromatenfreie Mischkomponenten aus dem Ausland zugekauft werden müssen. Auch an den Einsatz von Biosprit in technisch vertretbaren Grenzen und unter der Voraussetzung, daß sich die Preise für Ethanol in wirtschaftlich vertretbaren Dimensionen bewegen, ist gedacht.

Da Normalbenzin ein Drittel des österreichischen VK-Bedarfs abdeckt, handelt es sich bereits bei dieser ersten Stufe um eine bedeutende Maßnahme im Zuge der Bleireduktion.

- 3 -

- o 1983 wird auch beim Superbenzin der Bleigehalt auf 0,15 g Pb/l abgesenkt werden können, nachdem in der Raffinerie Schwechat sowohl der neue Platformer fertiggestellt als auch ein bestehender überholt worden ist.
- o 1985 werden die MTBE-(Methyl-tertiär-Butyläther)Anlage, die Isomerisierungsanlage für Leichtbenzin und die Extraktionsanlage für Benzol (die gefährliche Aromatenfraktion) aus dem Pyrolysebenzin in Betrieb gehen. Ab diesem Zeitpunkt ist die Österreichische Mineralölverwaltung relativ unabhängig hinsichtlich der Importe von hochoktanigen Mischkomponenten zur Einhaltung der neuen Treibstoffspezifikationen.

Nach dieser Vereinbarung mit der Österreichischen Mineralölverwaltung haben jetzt die Verhandlungen mit den Mineralölimporturen begonnen, die mit ihren VK-Importen circa 30 % des österreichischen Bedarfes abdecken. Im Sinne der Wettbewerbsneutralität zwischen den Importeuren und der Österreichischen Mineralölverwaltung und den Importeuren untereinander muß auch mit dieser Gruppe eine sinngemäße Vereinbarung getroffen werden.

Mit der bevorstehenden Realisierung des zitierten Stufenplans habe ich den ersten Schritt auf dem Weg zum bleifreien Benzin gesetzt.

Zu 2.:

Wie bereits unter Punkt 1 angeführt, erfolgt im Rahmen der Österreichischen Mineralölverwaltungsvereinbarung die Bleisubstitution beim Normalbenzin vorerst durch Ankauf und später durch Eigenproduktion von hochoktanigen aber aromatenfreien Mischkomponenten.

Für das Superbenzin läßt sich in der Zeit zwischen den

- 4 -

Jahren 1983 und 1985 eine geringfügige Anhebung des Aromatengehalts technisch nicht vermeiden, wobei die deutschen Aromatengehalte noch immer unterschritten werden. Die gefährliche Aromatenfraktion Benzol wird bei dieser Zwischenlösung keine Steigerung erfahren. Nach Fertigstellung der Benzolextraktionsanlage 1985 wird dafür diese Fraktion substantiell - in der Größenordnung der Hälfte gegenüber dem gegenwärtigen Gehalt - gesenkt werden.

Zu 3.:

Neben der volkswirtschaftlichen und neutralitätspolitischen Bedeutung von Biosprit bei der Kraftstoffversorgung, stehen für mich als Arzt und Verantwortlichen für die Volksgesundheit vor allem die Umweltvorteile einer Alkoholbeimischung im Vordergrund. Sowohl die völlig unbedenklichen Oxidationsprodukte (CO<sub>2</sub> und Wasserdampf) von Alkohol selbst als auch seine zum Beimischungsverhältnis überproportionale Wirkung bei der Herabsetzung des Gehalts an Kohlenmonoxid und polyzyklischen Kohlenwasserstoffen im Kraftfahrzeugabgas können nicht genug hervorgehoben werden.

Aus diesen Gründen gehöre ich zu den Befürwortern der Beimischung von Alkohol zum Kraftstoff und habe diese Meinung auch schon bisher gegenüber dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie vertreten.

Die Frage der Beimischung von Biosprit zum VK ist daher auch Thema der derzeit laufenden interministeriellen Verhandlungen mit den Bundesministerien für Verkehr, für Handel, Gewerbe und Industrie, für Finanzen und für Land- und Forstwirtschaft über die nähere Durchführung der Bleireduktion.

Zu 4.:

Wie auf anderen für die Gesundheit bzw. den Umweltschutz relevanten Gebieten wird auch auf dem Gebiet der Verminderung

- 5 -

von Schadstoffemissionen die internationale Entwicklung und naturgemäß vor allem in den Nachbarländern vom Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz genauestens beobachtet.

So auch der in der Anfrage zitierte Verordnungsentwurf, der nach der beabsichtigten Kündigung des auch von der Schweiz vorher angenommenen ECE-Abgasreglement Nr. 15 - die bereits im Juli 1979 vom Schweizerischen Bundesrat beschlossene Kündigung ist bis jetzt noch nicht durchgeführt - die rechtliche Grundlage für die emissionsseitige Zulassung von "leichten Motorwagen" in der Schweiz bilden soll.

Der Schweizer Verordnungsentwurf sowie insbesondere die Ergebnisse des derzeit laufenden Vernehmlassungsverfahrens werden von meinem Ressort mit großem Interesse erwartet.

Zu 5.:

Dazu darf ich zunächst festhalten, daß das Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz bereits vor Jahren eine Studie über "Maßnahmen zur Verminderung der Schadstoffemissionen bei Kraftfahrzeugen unter Berücksichtigung der besonderen Situation Österreichs" in Auftrag gegeben hat, die vor kurzem fertiggestellt wurde.

Die darin enthaltenen Empfehlungen sollen, entsprechend ihrer Effizienz und Durchführbarkeit, in Zusammenarbeit mit allen zuständigen Dienststellen und berührten Organisationen schrittweise realisiert werden.

Jene Empfehlung, die sich mit der Reduktion des Bleigehalts im Vergaserkraftstoff befaßt, wurde bereits aufgegriffen und wird, wie oben näher ausgeführt, einer positiven Lösung zugeführt werden.

- 6 -

Weitere Empfehlungen befassen sich mit der wirksameren Kontrolle zur Einhaltung bereits bestehender Umweltschutzvorschriften für Kraftfahrzeuge. In diesem Zusammenhang regt die Studie unter anderem an, dem Fahrzeughalter die vom Hersteller empfohlenen Wartungsmaßnahmen verbindlich vorzuschreiben. Auch vom vermehrten Einsatz staatlicher und neutraler Kraftfahrzeug-Prüfstellen zur periodischen Kraftfahrzeug-Kontrolle versprechen sich die Studienverfasser im Hinblick auf ausländische Beispiele sehr viel.

Im Rahmen der eingehenden Beratungen, die zur Realisierung weiterer Maßnahmen zur Verminderung der Schadstoffemissionen notwendig sein werden, wird auch die diesbezügliche Entwicklung in den Nachbarländern, wie der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland, dem größten Kraftfahrzeug-Lieferanten Österreichs, einzubeziehen sein.

Der Bundesminister:

