

II-2717 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR GESUNDHEIT UND UMWELTSCHUTZ

1010 Wien, den 13. Mai 1985

Stubenring 1
Telephon 57 56 55

Auskunft

Z1. IV-50.004/49-2/85

1200 IAB

1985 -05- 2 0

Klappe

Durchwahl

zu 1213 II

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

der Anfrage der Abgeordneten HEINZINGER und
Genossen an den Bundesminister für Gesund-
heit und Umweltschutz betreffend Förderung
von Autogas als Treibstoff-Alternative
(Nr. 1213/J)

In der gegenständlichen Anfrage wurden folgende
Fragen gestellt:

- "1. Halten sie die Verwendung von Flüssiggas als
Treibstoff für Kraftfahrzeuge aus gesundheits-
und umweltpolitischen Überlegungen für wünschens-
wert?
2. Was haben Sie innerhalb der Bundesregierung unter-
nommen, damit die Belastungen von Flüssiggas wieder
abgebaut werden?"

Ich beehre mich, die Anfrage wie folgt zu beantworten:

Zu 1:

Zweifellos weist Flüssiggas als Kfz-Treibstoff auf Grund
seiner Bleifreiheit und der geringen Kohlenmonoxid-
Emissionen ein relativ hohes Maß an Umweltverträglich-
keit auf.

Was die Emission von Stickoxiden betrifft, kann aller-
dings eine Reduzierung dieses Schadstoffes durch den
Einsatz von Flüssiggas nicht erwartet werden, sondern
vielmehr eine Erhöhung um bis zu 15 %.

Der Umstand, daß es sich bei Flüssiggas um bleifreien Kraftstoff handelt, fällt durch die Einführung des unverbleiten Normalbenzins mit 1.4.1985 nicht mehr so stark ins Gewicht.

Mit dem Betrieb von Kfz mit Flüssiggas sind wohl geringere Kohlenmonoxid-Emissionen verbunden. Dieser Erfolg wird aber auch durch die Einführung der regelmäßigen Abgaskontrolle für PKW mit Benzinmotoren ab 1.5.1985 bzw. 1.1.1986 für PKW mit Dieselmotoren erreicht werden.

Ich halte daher die Verwendung von Flüssiggas beim Betrieb von Kfz sicherlich für wünschenswert, jedoch erscheinen die auf Grund der Beschlüsse der Bundesregierung vom 15. und 16.1.1985 über "Umweltpolitische Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs" getroffenen Maßnahmen betreffend die Einführung von unverbleitem Normalbenzin sowie die Förderung von Katalysatorautos zielführender.

Zu 2:

Durch eine Umrüstung von Kraftfahrzeugen auf Flüssiggasbetrieb können, wie unter Punkt 1. dargestellt, keinesfalls die günstigen Abgaswerte erreicht werden, die von mit Katalysatoren ausgestatteten Fahrzeugen erbracht werden. Es wäre daher nicht gerechtfertigt, die Halter von mit Katalysatoren ausgestatteten Fahrzeugen verbrauchsteuerlich wesentlich schlechter zu stellen als die Halter von flüssiggasgetriebenen. Die Mineralölsteuerbelastung des unverbleiten Normalbenzins ist höher als die des Flüssiggases.

Der Bundesminister:

