

II-394 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVI Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
 BUNDESMINISTERIUM
 FÜR GESUNDHEIT UND UMWELTSCHUTZ
 Z1.IV-50.004/56-2/83

1010 Wien, den 6. September 1983
 Stubenring 1
 Telefon 75 00 Telex 111145 oder 111780
~~Anknoof~~

165/AB

1983 -09- 07

~~Klopp~~~~xDwlowkx~~

zu 139/J

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

der Anfrage der Abgeordneten Dr. FEURSTEIN,
 Dr. BLENK, TÜRTSCHER, Dr. Maria HOSP, HEINZINGER
 und Genossen an den Bundesminister für Ge-
 sundheit und Umweltschutz betreffend Maßnahmen
 im Bereich des Umweltschutzes

(Nr.139/J)

In der gegenständlichen Anfrage werden folgende
 Fragen gestellt:

- "1. Zu welchem Zeitpunkt ist die Einführung von Abgasvorschriften für leichte Motorwagen in Österreich geplant, die den vom Schweizerischen Bundesrat am 11.7.1979 beschlossenen entsprechen?
2. Welche konkreten Maßnahmen haben Sie zwecks Reduzierung der Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen getroffen?
3. Welche konkreten Ergebnisse wurden dabei erzielt?
4. Welche konkreten Bemühungen bestehen, um zu einer Reduzierung der Schadstoffimmissionen aus den Oststaaten zu gelangen?"

Ich beehre mich, die Anfrage wie folgt zu beantworten:

- 2 -

Ad 1.:

Bereits anlässlich meiner gemeinsam mit der ÖMV veranstalteten Pressekonferenz vom 14. Juli 1983 habe ich mich dahin geäußert, daß ich die Einführung einer bleifreien Benzinqualität in den Jahren 1986/1987 für realistisch halte. Seitens der Mineralölwirtschaft erklärte die ÖMV ihre Bereitschaft, zu diesem Zeitpunkt einen derartigen Treibstoff anzubieten.

Mit der Einführung einer zusätzlichen bleifreien Benzinsorte ist für die Zukunft nicht nur der entscheidende Schritt zur kontinuierlichen Eliminierung der Bleiemissionen im Autoabgas gelungen, sondern auch die Grundvoraussetzung für die in den Medien bereits ausführlich behandelte katalytische Abgasreinigung geschaffen. Man kann daher mit Recht in diesem Zusammenhang von einer "großen Lösung" (bleifreies Benzin--Abgaskatalysator) sprechen.

Die Regierung der BRD hat als europäischer Vorreiter in dieser Angelegenheit am 20. Juli 1983 einen entsprechenden Grundsatzbeschluß gefaßt. Möglichst schnell sollen alle gesetzlichen Voraussetzungen getroffen werden, damit ab 1. Jänner 1986 sowohl überall in der BRD bleifreies Benzin angeboten werden kann als auch alle zum Verkehr zugelassenen Neuwagen mit einem Abgaskatalysator ausgestattet werden können. Derartig weitreichende Absichten unseres wichtigsten Tourismus- und Handelspartners erfordern eine rasche und effiziente Koordinierung.

Ich habe mich daher am 19. August 1983 in Salzburg mit dem Bundesminister für Inneres der Bundesrepublik Deutschland, Dr. ZIMMERMANN, zu einem Meinungsaustausch über diese Fragen getroffen. Dabei wurde über die von beiden Staaten beabsichtigten Maßnahmen auf diesem Gebiet volle Übereinstimmung erzielt. Ich werde mich im Rahmen eines Ministerkomitees,

- 3 -

dem außer mir noch der Finanzminister, der Verkehrsminister, der Wissenschaftsminister und die Landwirtschaftskammer angehören, für eine Einführung von bleifreiem Benzin auch in Österreich zum gleichen Zeitpunkt wie in der BRD einsetzen.

Für die Schweiz, die ihren Abgasvorschriften-Alleingang unter der Annahme machte, daß es in Europa in absehbarer Zeit zu keiner Einführung von bleifreiem Benzin kommen werde, erfordert die neue Situation ein nochmaliges Überdenken der bisher beschlossenen Maßnahmen. Die kommende "große Lösung" bringt nämlich sogar gegenüber den vom schweizerischen Bundesrat beschlossenen Normen für das Automodelljahr 1987 bedeutende Verbesserungen. Erfreulicherweise haben sich sofort nach Bekanntwerden des Bonner Beschlusses die Automil-Importeure, der Autogewerbe-Verband, die Erdölvereinigung und der Automobil-Club der Schweiz positiv dazu geäußert. Es hieß, daß man jetzt mit der "großen Lösung" den unbefriedigenden schweizerischen Alleingang beenden und die gesetzten Umweltschutzziele mit wesentlich geeigneteren Mitteln erreichen könne.

Ich glaube daher, daß es unter den nunmehr gegebenen Voraussetzungen sowohl erstrebenswert als auch realisierbar erscheint, die "große Lösung" (Einführung von bleifreiem Benzin als Voraussetzung einer effizienten Abgasreinigung) auch in Österreich bereits im Jahre 1986 zu verwirklichen und bin überzeugt davon, daß es dem hiefür federführend zuständigen Bundesminister für Verkehr gelingen wird, die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen (Änderung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften) vorzubereiten.

Ad 2.:

1. Vorerst wird bemerkt, daß der Begriff "Großfeuerungsanlagen" in der österreichischen Rechtsterminologie keine Verwendung findet. Es kann daher nur vermutet werden,

- 4 -

daß mit dieser Diktion im wesentlichen die Feuerungsanlagen kalorischer Kraftwerke gemeint werden sollen.

2. Weiters wäre grundsätzlich festzuhalten, daß seitens des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz bereits seit Jahren eine Reihe von Maßnahmen zur Bestandsaufnahme der Immissionssituation gesetzt wurden, die ihrerseits als Voraussetzung für konkrete Maßnahmen der Emissionsminderung dient. So werden im Rahmen der Geräteaktion des Bundes den Landesdienststellen Meßgeräte und Meßautos zur Verfügung gestellt, um der Anforderung nach einer effizienten Umweltkontrolle gerecht zu werden. Die finanziellen Aufwendungen haben bereits die 100 Millionengrenze überschritten. Weiters wurden in einer Reihe von Forschungsarbeiten die Emissionszustände bestimmter Anlagengruppen und verschiedene Schadstoffe hinsichtlich ihres Emissionsverhaltens untersucht.

3. Diese Ergebnisse haben auch teilweise Eingang in die 1. Durchführungsverordnung zum Dampfkessелеmissionsgesetz, BGBl.Nr. 471/1982, gefunden, die am 25. September 1982 in Kraft getreten ist. Dieses Gesetz bzw. die genannte Verordnung sieht konkrete technische Maßnahmen für Dampfkesselanlagen (zu denen die Feuerungsanlagen kalorischer Kraftwerke zu zählen sind) vor, indem Grenzwerte für die maximal zulässigen Emissionen von Dampfkesselanlagen festgesetzt werden; so werden damit u.a. die SO₂ - Emissionen im Verbrennungsgas von Dampfkesselanlagen ab 400 MW begrenzt und dürfen bei Anlagen ab 600 MW höchstens 850 mg/m³ betragen (vgl. § 5). Diese Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik wurde gemäß § 14 Z 1 des Dampfkessелеmissionsgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz erlassen.

Derzeit erfolgt die Auswertung der im Begutachtungsverfahren zum Entwurf einer 2. Durchführungsverordnung zum Dampfkessелеmissionsgesetz eingelangten Stellungnahmen. Dieser Entwurf

- 5 -

sieht u.a. die Begrenzung der SO₂ - Emissionen im Verbrennungsgas neu zu errichtender Dampfkesselanlagen ab 400 MW auf maximal 400 mg/m³ vor (vgl. § 16); eine derartige Grenzwertreduzierung konnte auf Grund des raschen technischen Fortschrittes auf dem Gebiet der Rauchgasreinigungstechnologien seit dem Juni 1981, dem Zeitpunkt der Erstellung der genannten 1. Durchführungsverordnung, ins Auge gefaßt werden. Auch diese Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik wird gemäß § 14 Z 1 des Dampfkesselemissionsgesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz erlassen werden.

Soweit eine den heutigen Erfordernissen des Umweltschutzes entsprechende Sanierung von Altanlagen auf Grund des Dampfkesselemissionsgesetzes nicht mehr in Betracht kommen kann, habe ich auch vor, aus Mitteln des einzurichtenden Umweltfonds Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastungen durch Luftverunreinigungen, insbesondere die Verbesserung oder Ersetzung bestehender Altanlagen, zu fördern.

4. Durch die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über den höchstzulässigen Schwefelgehalt im Heizöl, BGBl.Nr. 292/1983, wurde der Schwefelgehalt aller Heizöle bedeutend reduziert, was bei verschiedenen Anlagen (vor allem Altanlagen) eine Verringerung der Emissionen bewirkt, aber auch eine Verbesserung der Situation im Hinblick auf den Hausbrand mit sich zieht.

Da ich in Verhandlungen mit der Österreichischen Mineralölverwaltung erreichen konnte, daß seitens der ÖMV voraussichtlich bereits ab Oktober 1983 Heizöle leicht und mittel mit einem Schwefelgehalt von 0,5 % bzw. 1 % ausgeliefert werden können, bin ich bestrebt, durch eine Änderung der genannten Vereinbarung mit den Bundesländern auch rechtlich eine entsprechende weitere Verminderung des höchstzulässigen Schwefelgehaltes in den entsprechenden Bundes- und Landesvorschriften zu erreichen.

- 6 -

5. Am Rande sei noch erwähnt, daß durch das von mir in Aussicht genommene Immissionsschutzgesetz bzw. die vor Erlassung dieses Gesetzes abzuschließende Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über die Festlegung von Immissionsgrenzwerten mittelbar über die Immissionssituation die Emittenten zu entsprechenden Schadstoffreduktionen angehalten werden sollen. Derartige Grenzwerte für die einzelnen Schadstoffe (Luft und Staub) sollen nach rein wissenschaftlichen Kriterien von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften erarbeitet werden.

Ad 3.:

Die konkreten Ergebnisse der rechtlichen Initiativen wurden bereits unter Punkt 2. dargestellt.

Konkrete Ergebnisse in Form einer meßbaren und quantifizierbaren Verringerung der Schadstoffe sind mit Sicherheit bei den derzeit in Errichtung befindlichen oder noch zu errichtenden kalorischen Kraftwerken schon auf Grund der einschlägigen neuen Vorschriften zu erwarten, hinsichtlich der Altanlagen können naturgemäß vor einem Wirksamwerden der entsprechenden in Aussicht genommenen Sanierungsmaßnahmen noch keine konkreten Zahlen angegeben werden.

Ad 4.:

Die von Österreich ratifizierte Europäische Konvention über weiträumige grenzüberschreitende Luftverschmutzung ist am 16. März 1983 in Kraft getreten (BGBl.Nr. 158/1983). Diese Konvention, die in ihrem Artikel 4 eine wechselseitige Informationsverpflichtung und in ihrem Artikel 5 die Möglichkeit von direkten Konsultationen zwischen den Vertragsparteien in jenen Fällen, in denen eine konkrete Beeinträchtigung der Umweltqualität durch grenzüberschreitende Luftverunreinigungen gegeben ist, vorsieht, wurde bisher von Bulgarien, der UdSSR, der DDR und Ungarn ratifiziert. Die CSSR wird - nach einer Mitteilung des Chefdelegierten

- 7 -

der CSSR anlässlich der 1. Tagung des Leitungsgremiums der genannten Konvention - das Vertragswerk in der zweiten Jahreshälfte 1983 ratifizieren.

In Anwendung der obzitierten Artikel 4 und 5 der gegenständlichen Konvention wird mein Ressort mit den zuständigen Vertretern der - auf Grund der geografischen Gegebenheiten - primär an der Belastung der Luftqualität in Österreich beteiligten benachbarten Staaten in intensive fachliche Kontakte über Wege und Möglichkeiten einer Verminderung der Schadstoffemissionen eintreten.

Bemerkt wird in diesem Zusammenhang, daß anlässlich der letzten Tagung der Gemischten österreichisch-tschechoslowakischen Kommission die tschechoslowakische Seite derartigen Expertenkontakte - ungeachtet der Tatsache, daß die CSSR die Konvention noch nicht ratifiziert hat - zugestimmt hat und daß - voraussichtlich im Oktober 1983 - eine Gesprächsrunde mit der DDR in diesem Zusammenhang in Aussicht genommen ist.

Auch wurde dieser Problemkreis bei dem bereits erwähnten Treffen mit dem Bundesminister für Inneres der BRD, Dr. ZIMMERMANN, erörtert. Beide Seiten waren sich über die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Bekämpfung des sogenannten "Waldsterbens" und damit zusammenhängend der Bekämpfung der grenzüberschreitenden Luftverunreinigung einig. Man kam überein, daß als erster Schritt eine Kontaktnahme zwischen Österreich und der CSSR bzw. der Volksrepublik Ungarn erfolgen sollte, wobei im Laufe dieser Gespräche auch die BRD beigezogen werden soll.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, daß über auslösende Initiative Österreichs von der 38. Tagung des

- 8 -

ECE-Rates eine EntschlieÙung betreffend die gesamteuropäische Intensivierung der Bemühungen zur Reduzierung der Emission von Luftschadstoffen verabschiedet wurde.

Der Bundesminister:

