

II-3644 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR GESUNDHEIT UND UMWELTSCHUTZ

des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode
1010 Wien, den 18. Dezember 1985
Stubenring 1
Telefon 75 00 Telex 111145 oder 111780
Auskunft

Z1. IV-50.004/124-2/85

Klappe

Durchwahl

16611AB

1985 -12- 20

zu 16681J

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

der Anfrage der Abgeordneten Dr. FEURSTEIN
und Genossen an den Bundesminister für Ge-
sundheit und Umweltschutz betreffend For-
derung des Einbaus von Dreiweg-Katalysatoren
(Nr. 1668/J)

In der gegenständlichen Anfrage werden folgende Fragen
gestellt:

- "1. Welches sind die Gründe dafür, daß in Österreich ein
anderes Förderungssystem beim Einbau eines Katalysa-
tors eingeführt wurde als in der Schweiz?
2. Was unternehmen Sie, um hinsichtlich der Luftver-
schmutzung ähnlich günstige Werte zu erreichen, wie
sie derzeit in der Schweiz festzustellen sind bzw.
für die nächsten Jahre in der Schweiz angestrebt
werden?
3. Was werden Sie unternehmen, daß die Umstellung auf
Katalysatorautos in Österreich rascher erfolgt?"

Ich beehre mich, die Anfrage wie folgt zu beantworten:

Zu 1.:

Weder im Jänner 1985, als die Österreichische Bundesregierung, die an einen Fahrplan gekoppelte Einführung der strengen US-Abgasnormen beschlossen hat, noch heute gab bzw. gibt es in der Schweiz seitens des Bundes Förderungen beim Einbau eines Katalysators, ausgenommen einer auch in Österreich praktizierten, differenzierten und aufkommensneutralen Besteuerung verbleiter und unverbleiter Benzinqualitäten.

Lediglich in einzelnen Kantonen existieren teilweise Förderungen in Form einer Befreiung bzw. Reduktion von der Kraftfahrzeugsteuer. Viele Kantone haben demgegenüber eine Förderung überhaupt abgelehnt.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß gerade der konkrete Maßnahmenkatalog der Österreichischen Bundesregierung nicht unwesentlich dazu beigetragen hat, daß sich die Schweiz so rasch dem österreichischen Weg zur Verminderung der Emissionen im Straßenverkehr angeschlossen hat.

Zu 2.:

Zunächst ist festzustellen, daß die Energieerzeugung in der Schweiz im wesentlichen durch Wasserkraft und Atomenergie erfolgt. Auf Grund der geringen Bedeutung von kalorischen Kraftwerken auf der Basis der Verbrennung von fossilen Brennstoffen in der Schweiz - meinen Informationen nach gibt es nur ein kleineres kalorisches Kraftwerk - bestehen daher

- 3 -

vor allem bezüglich der Emission von Schwefeldioxid Unterschiede zur österreichischen Situation.

Seitens der Bundesregierung wurden jedoch hinsichtlich der Verbesserung der Umweltqualität und insbesondere der Luftqualität bereits eine Reihe von Maßnahmen eingeleitet. Im besonderen ist hervorzuheben, daß im Bereich der Luft bereits heute eine wesentliche Verbesserung nachweisbar ist. Rechtsvorschriften im Bereich des Dampfkesselwesens und des Verkehrs erbrachten eine merkbare Schadstoffminderung:

- o Der Ausstoß von Schwefeldioxyden aus Großfeuerungsanlagen hat sich gegenüber 1983 (ca. 180.000 t/a) auf ca. 150.000 t/a (1985) weiter verringert. Durch weitere längerfristige Maßnahmen, wie z.B. wirksame Rauchgasreinigungsanlagen mit Hilfe des Umweltfonds, Ersatz alter Anlagen durch Neuanlagen, die dem Stand der Technik entsprechen und dem Sanierungsgebot für weiter in Betrieb befindliche Altanlagen - der Nachrüstung nach dem letzten Stand der Technik - werden langfristig zu weiteren einschneidenden Verbesserungen führen.
- o Durch die bereits erfolgte Umstellung auf bleifreies Benzin ist eine Verringerung des Bleis von ca. 900 t/a auf ca. 300 t/a erfolgt.

Weitere Maßnahmen - etwa der Ersatz des Bleis auch im Superbenzin - werden diese Emission neuerlich wesentlich (bis ca. 0) verringern.

- o Die Stickoxide werden durch das derzeit im Entwurf befindliche Luftreinhaltegesetz für Kesselanlagen außerordentlich streng behandelt werden. Eine Reduktion der Gesamtemission von dzt. ca. 210.000 t/a (inkl. Verkehr) wird in den nächsten Jahren meßbar eintreten.

Die Verwendung des Katalysators im KFZ-Bereich wird - wie internationale Untersuchungen ergaben - nicht nur eine erhebliche Minderung der Stickoxide mit sich bringen (90 %), sondern darüberhinaus auch bedeutende Emissionsverringernngen für Kohlendioxid und Kohlenwasserstoffe (60-80 %).

Zu 3.:

Gegen nicht unerheblichen Widerstand hat die österreichische Bundesregierung den gesetzlich verbindlichen Einfuhrfahrplan für eine neue Generation abgasarmer PKW beschlossen und in diesem Zusammenhang auch eine Reihe finanzieller Anreize für den vorzeitigen Ankauf umweltfreundlicher Autos geschaffen.

Demnach dürfen dieselbetriebene PKW's und Kombis in Österreich ab dem 1. Jänner 1986 nur mehr dann neu zugelassen werden, wenn sie den strengen US-Standards 1983 entsprechen. Für die benzinbetriebenen PKW's und Kombis sind diese Standards zu den Terminen 1. Jänner 1987 bzw. 1. Jänner 1988 vorgesehen, je nachdem, ob ihr Hubraum über oder unter 1,5 Liter beträgt.

Bezüglich der Höhe der Zuschüsse zeigt sich, daß die damit abzugeltende Kostensteigerung grundsätzlich richtig eingeschätzt wurde, da bereits diverse neue Katalysatormodelle mit Mehrkosten etwa in der Höhe der Förderung angeboten werden.

- 5 -

Insgesamt bin ich daher überzeugt, daß nach der sicherlich noch nicht befriedigenden Anlaufphase auf Grund der gegebenen Förderung im Zusammenhalt mit dem gestiegenen Umweltbewußtsein der österreichischen Bevölkerung schon in naher Zukunft mit einem rasch zunehmenden Absatz von Katalysatorfahrzeugen zu rechnen ist.

Der Bundesminister:

