

II- 5839 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Pr.Zl. 5901/55-4-88

2635 IAB

1988 -11- 22

zu 2699 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Dr. Müller und Genossen vom 27. September 1988,
Nr. 2699/J-NR/1988, "Verringerung der Kohlen-
wasserstoffemissionen durch Umrüstung von
Tankstellen"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Gibt es fundierte Abschätzungen, welche Mengen an Kohlen-
wasserstoffen während des Tankvorganges jährlich in Öster-
reiche emittiert werden?"

Nach einer Abschätzung von ao. Univ.Prof. Dr. A. HACKL, TU Wien,
basierend auf einer Untersuchung von Univ.Prof. H.P. LENZ der TU Wien,
stellen sich die Kohlenwasserstoffemissionen aus der Mineralölkette in
Österreich für 1985 wie folgt dar:

Quelle	Menge (t)	%
Förderung	400	0,2
Raffination	20.000	11,0
Verteilung	13.000	7,1
Tanken	5.600	3,1
Verdunstung KFZ	40.000	22,0
Abgase	103.000	56,6
Summe	182.000	100,0

- 2 -

Ähnliche Untersuchungen aus der BRD für ganz Europa weisen für die Betankungsemissionen allerdings signifikant verschiedene Werte aus, sodaß von der ÖMV ein Forschungsauftrag an Prof. Dr. HACKL vergeben wurde, um gesicherte Angaben zum Thema erarbeiten zu lassen. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Mitte 1989 vorliegen.

Zu Frage 2:

"Bis zu welchem Zeitpunkt ist es geplant, Gaspendelleitungen an den österreichischen Tankstellen verbindlich vorzuschreiben? Haben Sie in dieser Angelegenheit bereits Gespräche mit der österreichischen Mineralölindustrie geführt?"

Die Kompetenz, Gaspendelleitungen an den österreichischen Tankstellen verbindlich vorzuschreiben, kommt dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zu. Ich habe jedoch auch die ÖMV mit dieser Frage befaßt, welche mir folgende Stellungnahme übermittelt hat:

"Die österreichische Gesetzgebung zur Verringerung der Fahrzeugemissionen beruht im Gegensatz zur EG-Regelung auf der strengen US-Regelung. Die amerikanische Umweltbehörde EPA hat zur Verringerung der Betankungsemissionen offiziell jedoch eine andere Technologie, nämlich die Erfassung in vergrößerten Aktivkohlenfiltern und nachträgliche Verbrennung der Betankungsverluste vorgeschlagen.

Am 17.3.1988 hat bei ÖMV ein Gespräch über dieses Thema zwischen der Mineralölindustrie, dem Umweltbundesamt und Vertretern der TU Wien stattgefunden. Dabei wurde übereinstimmend die Meinung vertreten, daß das vergrößerte Aktivkohlefilter die volkswirtschaftlich vernünftigste Lösung zur Verminderung der dampfförmigen Kohlenwasserstoffemissionen, auch während des Betankungsvorganges ist.

Die europäische Organisation der Mineralölindustrie CONCAWE hat europäische Fahrzeugprototypen mit solchen vergrößerten Aktivkohlefiltern entwickelt. Einer dieser Prototypen wurde anlässlich des 4. Wiener Motorensymposiums am 5.5.1988 vorgeführt."

- 3 -

Zu Frage 3:

"Welche Möglichkeiten sehen Sie, nach der Reduzierung des Blei-
gehaltes in Benzin auch den Benzolgehalt in Treibstoffen zu senken?"

Ich darf in diesem Zusammenhang auf die in der Verordnung des Bundes-
ministers für Gesundheit und Umweltschutz vom 7. März 1985 in der
Fassung der Verordnung vom 25. November 1985, BGBl.Nr. 548 enthaltene
Begrenzung des Benzolgehaltes von Kraftstoff für Ottomotoren auf
5 Vol-% hinweisen. Eine weitere Herabsetzung des Benzolgehaltes im
Vergaserkraftstoff erscheint aus technischen Gründen derzeit nicht
möglich.

Wien, am 21. November 1988

Der Bundesminister

