



II-5283 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/1-4-92

2238 IAB
1992-03-23
zu 2238 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Peter und Kollegen vom 22. Jänner 1992,
Zl. 2238/J-NR/1992 "Wolfgangseeschifffahrt"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Fragen 1:

"Verwendet die Dienststelle St. Wolfgang der ÖBB Biodiesel?
Wenn nein, warum nicht?"

Bei der ÖBB-Dienststelle St. Wolfgang steht gegenwärtig kein
Biodiesel (RME) in Verwendung.

Zu den Fragen 2, 3, 4 und 5:

"Halten Sie es aus ökologischen und volkswirtschaftlichen
Gründen für sinnvoll, Schiffe und Loks am Wolfgangsee mit Bio-
diesel zu betreiben?
Wenn nein, warum nicht?"

Wie beurteilen Sie den ökologischen Vorteil des Einsatzes von
Biodiesel bei den Wolfgangseeschiffen vor allem im Hinblick
auf die Umweltgefährdung bei der Betankung?

Welche technischen und kostenmäßigen Schwierigkeiten erwarten
Sie vom Einsatz des biogenen Treibstoffes?

Werden die neuen Schafbergloks, welche derzeit in der Schweiz
in Auftrag gegeben werden, werkseitig für den Einsatz von Bio-
diesel ausgerichtet?"

Eine Verwendung von RME-Kraftstoffen zur gegebenen Zeit wäre
aus ökologischer und volkswirtschaftlicher Sicht - unter Ein-
haltung der technischen Voraussetzungen - grundsätzlich durch-
aus als sinnvoll zu betrachten.

- 2 -

Zur Beantwortung der gestellten Fragen wird auf die beiliegende Anfragebeantwortung vom 2. Dezember 1991 (Zl.1688/J-NR/1991 vom 4. Oktober 1991) verwiesen.

Zu Frage 6:

"Kann die Dienststelle St. Wolfgang als Versuchsbetrieb für den Einsatz von biogenen Treibstoffen in weiteren Bereichen der ÖBB dienen?"

Ein versuchsweiser Einsatz von RME-Kraftstoffen bei der ÖBB-Schifffahrt St. Wolfgang kann erst nach Klärung der entsprechenden technischen Voraussetzungen mit den zuständigen Motorherstellern überlegt werden. Diesbezügliche Gespräche mit den Erzeugerfirmen wurden bereits eingeleitet.

Beilage

Wien, am 18. März 1992
Der Bundesminister





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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/48-4-91

BEILAGE

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Molterer und Kollegen vom 4. Oktober 1991,
Zl. 1688/J-NR/1991 "Einsatz von Biodiesel"

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Wird in Ihrem Verantwortungsbereich Biodiesel eingesetzt?"

Wenn Ja, wieviel und mit welchen Erfahrungen?"

Wenn Nein, warum nicht?"

In meinem Verantwortungsbereich (auch bei der Post und bei den ÖBB) werden derzeit keine Fahrzeuge mit Biodiesel betrieben.

In der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge sind 3 Kraftwagen mit Dieselmotor in Verwendung, die für den mobilen Prüfeinsatz mit den Prüfzügen dienen. Da diese Fahrzeuge im gesamten Bundesgebiet eingesetzt werden, kann - wegen des Fehlens einer entsprechenden Infrastruktur für die flächendeckende Versorgung mit Biodiesel (RME) - dieser Kraftstoff derzeit nicht verwendet werden.

Ein auch nur versuchsweiser Einsatz von Biodiesel erscheint derzeit aus verschiedenen technischen Gründen und auch wegen der in der Bundesverwaltung gebotenen Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht angezeigt. Insbesondere sind dies der höhere Beschaffungspreis des Biodiesels, die mangelnde Kältebeständigkeit, das heißt das Kaltstartverhalten des Motors ist beim Biodiesel ungünstiger.

Diesen Umstand muß mit zusätzlichen technischen Einrichtungen (Kraftstoffvorwärmung) begegnet werden. Das Abgasverhalten der

- 2 -

Motoren ist ebenfalls unterschiedlich. Der Rußausstoß ist beim Biodiesel zwar geringer, dafür sind unverbrannte Kohlenwasserstoffe, Aldehyde und CO stärker als beim Abgas aus normalem Diesel. Der Ausstoß an NOx ist beim mit Biodiesel betriebenen Motor höher als bei einem mit Diesel betriebenen Motor. Der Mehrverbrauch an Biodiesel gegenüber normalem Diesel beträgt etwa 5 - 7 %, ebenso ist ein Leistungsabfall in der gleichen Größenordnung gegeben. Ferner fehlt eine Freigabe der Motorhersteller für Biodiesel und damit kommt es zu einem Garantieverlust. Bei Einsatz von Biodiesel verkürzt sich ferner die Frist des Ölwechsels um ca. 50 %, dazu kommt eine gegenüber normalem Diesel verkürzte Lagerungsfähigkeit von Biodiesel.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Wie lauten Ihre Pläne hinsichtlich zukünftiger Nutzung von Biodiesel?"

Welche Einsatzbereiche und welchen Umfang des Biodieseleinsatzes erachten Sie in Ihrem Ressortsbereich für möglich?"

Sobald sämtliche Fragen bezüglich eines wirtschaftlichen und technisch unbedenklichen Einsatzes geklärt sind und auch eine ausreichende (flächendeckende) Versorgungsmöglichkeit gegeben ist, kann an den Einsatz von Biodiesel gedacht werden.

Wien, am 2. Dezember 1991

Der Bundesminister

