

249/AB XXI.GP

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Keppelmüller und Genossen haben am 26.1.2000 an meinen Vorgänger eine schriftliche Anfrage mit der Nr. 289/J betreffend „bleifreie Werkzeugstähle“ gerichtet. Ich beehre mich, diese wie folgt zu beantworten:

ad 1

Sowohl bei der Herstellung oder während der Nutzungsphase, als auch bei der Altautoentsorgung sind keine Umweltprobleme durch den Bleigehalt zu erwarten bzw. solche bekannt. Dafür können folgende Gründe genannt werden:

- Der Anteil an Blei im Autoblech liegt im Bereich von weniger als 0,4 Gewichtsprozent. Eine umweltrelevante Freisetzung von Blei während der Nutzungsphase ist nicht zu erwarten.
- In den Industriestaaten werden ungefähr 4 % (Ullmann 1998) des gesamten Blei - verbrauchs für Legierungen verwendet. Dabei handelt es sich nicht nur um Stähle.
- Im Bereich des Schrottrecyclings werden die bleihaltigen Stähle wieder in den Produktkreislauf eingespeist.

Wesentliche Blei - Einträge bei Alt - Kfz stammen von Bleiakkus, Lötstellen und Wucht - gewichten an Reifen. Da diese Bestandteile bei ordnungsgemäßer Entsorgung ausgebaut werden sollten, ist hier mit keinen negativen Umweltauswirkungen zu rechnen. Bei nicht erfolgtem Ausbau wären diese Anteile in der Shredderleichtfraktion zu finden, welche derzeit deponiert wird. Bei einer zukünftigen thermischen Behandlung wären jedoch Emissionsprobleme zu erwarten, das Augenmerk ist daher auf eine ordnungsgemäße Demontage zu richten.

ad 2

Bei entsprechender Verfügbarkeit von Mitteln könnte es sinnvoll sein, eine umfassende Stoffstromanalyse - möglichst auf internationaler Ebene - über Blei und Bleiverbindungen durchzuführen. Im Zuge einer derartigen, wegen der zahlreichen Einsatzbereiche des Schwermetalls sehr aufwändigen Erhebung wäre selbstverständlich auch die relative Bedeutung des angesprochenen Sektors und seine Umweltrelevanz zu evaluieren, sowie die ökonomischen Auswirkungen eines allfälligen Umstiegs auf Zinn als Alternative zu prüfen. Auch wäre vorerst zu prüfen, inwieweit zinnhaltige Stähle als Ersatz die technischen Anforderungen bereits erfüllen können bzw. ob im Automobilbau eine Serienreife gegeben ist.

ad 3

In der geplanten europäischen Regelung über Altfahrzeuge, die auch Stoffbeschränkungen enthalten soll, ist beabsichtigt, den Bleigehalt des Stahls auf maximal 0,3 % zu beschränken. Eine derartige Grenzwertregelung wird derzeit sinnvoller erachtet, als ein Totalverbot vorzunehmen. Sollte sich Zinn als eine ökonomisch und technisch machbare Alternative erweisen, könnte eine darüber hinausgehende Diskussion durchaus sinnvoll sein.