

II- 1275 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/30-I/1-1972

Wien, am 18. Juli 1972

499 / A.B.zu 537/J.
Präs. am 20. Juli 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Stix und Genossen, Nr. 537/J vom 15. Juni 1972: "Überprüfung der Abgasentwicklung der Busse von Post und Bundesbahn".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Punkt 1)

Die Busse der Post und Bahn werden regelmäßig hinsichtlich Rauchentwicklung bzw. mangelhafter Verbrennung, die eine übermäßige Emission von Abgasen hervorruft, untersucht. Eine solche Überprüfung, die normalerweise eine Begutachtung der entsprechenden Aggregate, wie Einspritzdüsen und Pumpen in sich schließt, findet je nach Belastung der Fahrzeuge ca. alle vier bis acht Wochen statt. Anlässlich größerer technischer Überprüfungen der Busse wird speziell auf einwandfreies Arbeiten der Motoren in bezug auf die Abgasentwicklung großes Augenmerk gelegt.

Hiezu werden im Rahmen der verfügbaren Mittel auch Geräte (Injekttester) beschafft, die gewährleisten, daß eine für die gute Verbrennung notwendige störungsfreie Funktion der Düsen im Motor selbst überprüft werden kann. Abgesehen von den normalen Inspektionen werden auch - falls sich eine mangelhafte Verbrennung in den Motoren, die sich stets durch unrunden Leerlauf ankündigt, zeigt - die entsprechenden Reparaturarbeiten unverzüglich vorgenommen.

./.

- 2 -

Mit Rücksicht darauf, daß auch die Fahrweise des Lenkers durch unnützes Leerlaufenlassen des Motors oder mangelnde Schaltfreudigkeit einen erhöhten Ausstoß von Schadstoffe enthaltenden Auspuffgasen verursachen kann, wird auch auf eine entsprechende Schulung und wiederkehrende Belehrung des Personals geachtet.

Im Interesse der Luftreinhaltung wird auch in einem wesentlich stärkeren Umfange, als dies früher der Fall war, von den Kraftwagendiensten der Post und Bahn darnach getrachtet, alte Fahrzeuge, welche im Verhältnis eine große Menge von schädlichen Auspuffgasen ausstoßen, durch neue Busse zu ersetzen.

Zu Punkt 2)

Sowohl von den Kraftwagendiensten der Post als auch der Bahn werden alle technischen Entwicklungen zur Erzielung umweltfreundlicher Antriebsarten aufmerksam verfolgt. Gegenwärtig wird insbesondere mit Interesse die technische Entwicklung des "Zweistoffbetriebes" von Omnibussen und die Verwendung von verflüssigtem Erdgas als Treibstoff studiert. Beim Zweistoffbetrieb handelt es sich um die Verwendung eines Gemisches von Dieseltreibstoff und Propan-Butan-Flüssiggas.

Bei diesem Verfahren ist jedoch ein Tankstellenbetriebsdruck bzw. Tankbehälterdruck von 14,5 atü notwendig. Die Verwendung von verflüssigtem Erdgas als Treibstoff setzt darüberhinaus stark isolierte Tankbehälter voraus.

Da kein entsprechendes Tankstellennetz vorhanden ist, eignen sich jedoch derzeit beide Verfahren nur für den Ortslinienverkehr. In technischer Hinsicht müssen weiters strenge Betriebsbedingungen für den Tankstellenbetrieb, aber auch für die Garagierung, Wartung und Pflege der Fahrzeuge vorgesehen werden, um Unfälle im Zusammenhang mit den neuen Kraftstoffen zu vermeiden.

Die Investitionen, welche zur Einführung der o.a. Treibstoffsysteme notwendig sind, wären beträchtlich, da infolge der Eigenheiten des Kraftstoffes ein neues Tankstellennetz erforderlich wäre. Darüberhinaus sind bei stark dislozierten, vielen kleineren Dienststellen die notwendigen Überwachungen eines unfallfreien und betriebstechnisch sicheren Verkehrsablaufes derzeit schon aus personellen Gründen praktisch nicht möglich.

Im Rahmen des Bundesministeriums für Verkehr werden alle zugänglichen Publikationen über die Entwicklung neuer Antriebssysteme und die diesbezüglichen Versuche aufmerksam verfolgt. Abgesehen von der o.a. Verwendung neuer Treibstoffe erstrecken sich die weiteren Untersuchungen und Versuche der Kraftfahrzeugindustrie gegenwärtig auf die Möglichkeit der Verwendung elektrischer Antriebe sowie auf den Einsatz von Gasturbinen. In bezug auf Autobusse werden auch die Anwendungsmöglichkeiten für sogenannte "Hybrid-Antriebe" untersucht. Mit solchen Antrieben ausgerüstete Fahrzeuge weisen sowohl elektrische Fahrmotoren als auch Dieselmotoren zum Antrieb von Generatoren, zur Ladung von Batterien für die Fahrmotoren auf. Der Dieselmotor kann aber auch für den Fahrbetrieb unmittelbar verwendet werden.

Um mit der technischen Entwicklung von Anfang an vertraut zu werden, nehmen auch Techniker der Post- und Telegraphenverwaltung bzw. der Österr. Bundesbahnen nach Möglichkeit an Fahrten mit Versuchsfahrzeugen teil, die mit den angeführten neuen Antriebssystemen ausgestattet sind. Soweit dies jetzt überblickt werden kann, dürfte die Verwendung von elektrischen Antrieben sowie von Gasturbinen im Autobusbetrieb in absehbarer Zeit noch nicht zu erwarten sein.

Aus der obigen Darstellung ergibt sich daher, daß seitens der Bahn und der Post alle Anstrengungen unternommen werden, um unter Berücksichtigung der technischen, aber auch der finanziellen Möglichkeiten die Abgasentwicklung und die Luftverunreinigung beim Betrieb der Busse auf ein Mindestmaß herabzusetzen.

Der Bundesminister:

