

II-2366 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 12057J

1981-05-08

A n f r a g e

der Abg. Dr. WIESINGER, Dr. Hafner, Dr. Blenk
und Genossen

an den Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz
betreffend Maßnahmen zur Herabsetzung des Bleigehalts bzw.
anderer Schadstoffe im Benzin

Die nun auch in Österreich geplante Herabsetzung des Blei-
gehalts im Benzin stellt ohne Zweifel eine gesundheitspolitisch
begrüßenswerte Maßnahme dar. Damit in Zusammenhang ergibt sich
aber eine Reihe von neuen Problemen, die unter Umständen
ein noch größeres Gesundheitsrisiko darstellt.

Es ist bekannt, daß die Oktanzahl durch Zusätze von Aromaten
auf die erforderliche Höhe von 96 - 98 gebracht werden muß.
Da der Verbrennungsprozeß im Ottomotor nicht vollständig,
sondern nur bis zu 85 % abläuft, ist mit je nach den Betriebs-
bedingungen größeren oder kleineren Mengen an unverbrannten
Kohlenwasserstoffen bzw. teilweise oxidierten Verbindungen
zu rechnen. Aus Aromaten entstehen dabei bekanntlich höher
kondensierte Ringe, von denen eine Reihe als karzinogene
Substanzen gelten (z.B. α -Benzopyren).

Da bekanntlich die Oktanzahl durch Zusatz von Biosprit ebenfalls
angehoben werden kann, könnte ein Teil der durch die Blei-
reduktion notwendigen Aromatenzusätze durch die Beimischung
von Biosprit ersetzt werden.

Eine interessante Entwicklung hat es hinsichtlich der Begrenzung
der Abgasentwicklung von Kraftfahrzeugen in der Schweiz gegeben.
Gemeinsam mit Schweden hat man einen Verordnungsentwurf über
die Abgase von Motorwagen mit Benzinmotoren ausgearbeitet.

Gemäß dieses Verordnungsentwurfs werden die Fahrzeuge folgenden
Prüfungen unterzogen:

1. Ermittlung der Schadstoff-Emissionen im Motorenabgas,
wobei das Fahrzeug nach einem Kaltstart einen vor-
gegebenen Zyklus fährt (Fahrzyklustest);

2. Messung des Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoff-Gehalts im Abgas bei Leerlauf (Leerlaufstest);
3. Bestimmung der Kurbelgehäuse-Emissionen (Kurbelgehäuse-test).

Die Schadstoffemissionen im Abgas der Fahrzeuge, die - nachdem sie mindestens 3000 und maximal 15000 km gefahren worden sind - nach der in Punkt 1. beschriebenen Methode (Fahrzyklustest) geprüft wurden, dürfen die folgenden Werte nicht übersteigen:

	<u>Grenzwerte in g/km, geltend ab</u>	
	A 1.10.1982	B 1.10.1986
Kohlenwasserstoffe	2,1	0,9
Kohlenmonoxid	24,2	9,3
Stickoxide	1,9	1,2

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz folgende

A n f r a g e :

1. Welche Maßnahmen zur Senkung des Bleigehaltes im Benzin haben Sie bereits gesetzt?
2. Was haben Sie unternommen, damit nicht anstelle von Blei durch den Zusatz von Aromaten wie z.B. α -Benzpyren, unter Umständen größere Gesundheitsgefährdungen hervorgerufen werden?
3. Werden Sie sich beim Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie für die Beimischung von Biosprit statt Blei zum Benzin einsetzen?
4. Ist Ihnen der im Anfragetext zitierte Schweizer Verordnungsentwurf zur Begrenzung der Abgase bekannt?
5. Was werden Sie in der Frage der Begrenzung der Abgasentwicklung von Kraftfahrzeugen in Österreich unternehmen?