

II-9354 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



DER BUNDESMINISTER
FÜR UMWELT, JUGEND UND FAMILIE

DR. MARILIES FLEMMING

Zl. 70 0502/210 -Pr.2/89

4. Dezember 1989

1031 WIEN, DEN
RADEZKYSTRASSE 2
TELEFON (0222) 71 1 58
DVR: 0441473

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

4285 IAB

1989 -12- 11

zu 4350 J

Auf die Anfrage Nr. 4350/J der Abgeordneten Dr. Keppelmüller und Genossen vom 12. Oktober 1989, betreffend Schadstoffkonzentrationen im Innenraum von Autos, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

ad 1:

Die vom bayrischen Umweltministerium gemessenen Schadstoffkonzentrationen im Innenraum von Kraftfahrzeugen sind meinem Ressort nicht bekannt.

ad 2:

In Österreich wurde im Auftrag der MA 22 eine Studie mit dem Titel "Schadstoffbelastung bei verschiedenen Mobilitätsformen" von Prof. Dr. H. Knoflacher, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU-Wien durchgeführt.

Die im Folgenden angegebenen Werte stammen aus der Kurzfassung des Knoflacher-Berichts, bei dem Summenhäufigkeiten von CO bzw. NO₂ ermittelt wurden.

-2-

CO: 50% der Messungen (alle 5 sek) lagen unter 8.05 ppm, 50% darüber

95% der Messungen lagen unter 23.06 ppm, 5% darüber

NO₂: 50% der Messungen lagen unter 0.144 ppm (lt. Diagramm 0.107 ppm), 50% darüber

95% der Messungen lagen unter 0.196 ppm, 5% darüber

ad 3:

Im Rahmen der Studie von Prof. Knoflacher wurden auch Messungen in öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt. Die dabei ermittelten Schadstoffwerte in der U-Bahn und in der Straßenbahn waren durchwegs geringer als jene im Autoinnenraum:

In der Kurzfassung der Knoflacher-Studie werden u.a. folgende Schlüsse gezogen:

- * Jeder (Wiener) Verkehrsteilnehmer kann durch richtige Wahl des Verkehrsmittels die gesündeste Fortbewegungsart wählen.
- * Der Autofahrer hat keine Chance diesen Umweltbelastungen zu entgehen, er kann diese nur reduzieren durch
 - a) defensive Fahrweise mit niedrigen Geschwindigkeiten,
 - b) Abstellen des Motors bei Halt an der Kreuzung,
 - c) weitgehende Vermeidung von Autofahrten.
- * Das Schließen der Autofenster ist keine Möglichkeit, diesen Belastungen zu entgehen. In geschlossenen Fahrkabinen erhöht sich der Schadstoffanteil kontinuierlich auf einen Höchstwert und baut sich relativ langsam ab.

ad 4:

Primär ist eine bereits zum Tragen gekommene Maßnahme zur Verringerung von Schadstoff-Belastungen, die durch die Ein-

-3-

führung der Katalysator-Pflicht für Kfz mit Ottomotoren erfolgte, zu erwähnen. Weitere diesbezügliche Maßnahmen betreffend die Bauart und Ausrüstung von Kraftfahrzeugen wären auf Basis des Kraftfahrgesetzes möglich.

ad 5:

Putzmittel sollen eine untergeordnete Rolle spielen und lediglich dann, wenn sie in unverhältnismäßig großem Ausmaß verwendet werden, von Bedeutung sein.

ad 6:

Ausdünstungen von Schmierölen spielen vor allem bei älteren KFZ eine Rolle, sie tragen gemeinsam mit Treibstoffausdünstungen zu vermehrten Kohlenwasserstoffkonzentrationen bei, wobei Benzol, das bis zu einem Anteil von 5% in Treibstoffen enthalten sein kann, ebenfalls in den Autoinnenraum gelangt. Der Anteil des Benzols sollte kurzfristig auf 3% gesenkt werden.

ad 7 und 8:

Die Beurteilung der Auswirkung der Schadstoffkonzentration auf die Konzentrationsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer bleibt vor allem medizinischen Sachverständigen vorbehalten. Eine auf diesbezüglichen Gutachten beruhende Begrenzung der Verweildauer in Autos bei Langzeitfahrten, wie z.B. bei den Berufsfahrern fällt nicht in den Kompetenzbereich meines Ressorts.

