

II-8786 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4350 IJ

1989 -10- 12

A N F R A G E

der Abgeordneten Dr. Keppelmüller, H. Stocker
und Genossen
an den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie
betreffend Schadstoff-Konzentrationen im Innenraum von Autos

Von Seiten des Bayrischen Umweltministeriums wurden zuletzt bedenkliche Schadstoff-Konzentrationswerte in Kraftfahrzeugen gemessen. Nach Angaben des Ministeriums wurden auf ausgewählten Teilstrecken von Autobahnen sowie Land- und Stadtstraßen die Mittel- und Maximalwerte der Konzentrationen von Kohlenmonoxid, Stickstoffoxid und Stickstoffdioxid in verschiedenen Fahrzeugen gemessen. Je nach Strecke wurden dabei zwischen 0,1 und 28 ppm Kohlenmonoxid, 0,9 und 1,6 ppm Stickstoffoxid, 0,04 und 0,005 ppm Stickstoffdioxid sowie 0,6 bis 1,1 ppm Benzol gemessen. Blei, Cadmium, Magnesium und Eisen wurden in Konzentrationen nachgewiesen, die denen am Straßenrand entsprechen. Die Schwermetallbelastung in Fahrzeugen ist auch auf der Autobahn und auf Überlandstraßen durchaus vergleichbar mit der Belastung in den Städten. Besonders hoch ist auch die Staubbelastung bei geringer Luftfeuchtigkeit und vor allem im Winter. Die Luft im Bereich verkehrsreicher Straßen ist in der Regel wesentlich mehr mit Schadstoffen belastet, als es für die Außenluft allgemein zutrifft.

Offensichtlich wird ein Teil der Schadstoffkonzentrationen durch den Betrieb des Fahrzeugs selbst erzeugt, wenn auch die Qualität der Luft im Auto weitaus stärker von der Zusammensetzung der Außenluft beeinflusst wird, als beispielsweise die Luft in Häuser.

Aus Sorge um das Wohl der Bevölkerung richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie nachstehende

- 2 -

A n f r a g e:

1. Wie beurteilen Sie aus toxikologischer Sicht die bei der Messung des Bayrischen Umweltministeriums aufgetretenen Schadstoffkonzentrationen?
2. Wurden in Österreich vergleichbare Messungen betreffend die Schadstoffkonzentrationen im Inneren von Autos bereits getätigt? Ergeben sich vergleichbare Werte?
3. Läßt sich durch Aufklärung und Beratung der Bevölkerung eine Verringerung der Aufnahme von Schadstoffen erreichen?
4. Welche Konsequenzen müssen für den Autobau gezogen werden, etwa im Hinblick auf das Verbot des Einsatzes von ausdünstenden Chemikalien oder von Maßnahmen zur Verringerung von Staubbelastungen im Inneren von Autos?
5. Welche Rolle spielen im Inneren verwendete Putzmittel bei der Innenraum-Belastung in den Autos?
6. Welche Rolle spielen Ausdünstungen aus Schmierölen und Treibstoffen für die Schadstoffkonzentrationen imInnenraum von Fahrzeugen?
7. Welche Auswirkungen haben die Schadstoff-Konzentrationen, die immerhin 15 mal höher als in der Außenluft sind, auf die Konzentrationfähigkeit und Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer?
8. Sehen Sie aus den Ergebnissen heraus die Notwendigkeit, bei Langzeitfahrten, wie z.B. bei vielen Berufsfahrern, die Verweildauer innerhalb des Autos zu begrenzen?