

**Der neue Audi RS 6
Avant quattro® mit
412 kW (560 PS).**
RS-Highlights erleben >>



Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts: 13,9;
außerorts 7,5; kombiniert 9,8; CO₂-Emissionen
in g/km: kombiniert 229

ZEIT ONLINE

BENZIN:

Stirbt das Blei, dann lebt der Wald

Vor 30 Jahren kann Deutschland aufatmen: Die erste Tankstelle bietet unverbleites Benzin an, der weniger giftige Sprit setzt sich nur langsam durch. von Volker Schmidt

8. November 2013 19:45 Uhr 21 Kommentare

[schließen](#)

[PDF](#)

[Speichern](#)

[Mailen](#)

[Drucken](#)

[Twitter](#)

[Facebook](#)

[Google+](#)



Zapfsäule einer Tankstelle (Archivbild) | © Matthias Schrader/dpa

In den achtziger Jahren hatte die Bundesrepublik Angst. Angst vor einem Atomkrieg, Angst vor Arbeitslosigkeit, Angst vor Armut – und Angst vor dem Waldsterben. Diese spezielle Ausprägung der *German Angst* schaffte es sogar als Lehnwort ins Englische: "the Waldsterben".

Bilder von Emissionsschäden sogar in Wäldern fern von Industriegebieten und abgasträchtigen Straßen erschütterten das Selbstbild der Deutschen, in dem Eiche und Tanne großen Raum einnehmen. Und Schuld trug vor allem das Auto, das den Bundesbürgern mindestens genauso am Herzen lag: Schwefel-, Stick- und Kohlendioxide aus den Abgasen verursachten den sauren Regen, der die Bäume krank werden ließ.

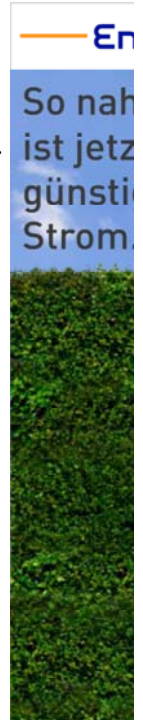
Der Legende nach sorgte Bundespräsident Karl Carstens höchstpersönlich nach einer Waldwanderung im Sommer 1983 dafür, dass die Bonner Bundesregierung mit bleifreiem Benzin diesen Gewissenskonflikt löste. Bis dahin hatte die schwarz-gelbe Koalition unter Kanzler Helmut Kohl (CDU) jeden Versuch verhindert, den weniger giftigen Sprit einzuführen. Das aber war nötig, um Autos mit Katalysatoren auszurüsten, die die Giftstoffe aus dem Abgas filtern. Sie vertragen kein Blei.

Der Minister zapft persönlich

Einen Umweltminister gab es noch nicht, das erledigte der Innenminister nebenbei. Der hieß Friedrich Zimmermann, war CSU-Mitglied und gebürtiger Münchener. So war es wohl kaum Zufall, dass eine Tankstelle in der bayerischen Landeshauptstadt als erste in ganz Europa kommerziell bleifreien Kraftstoff verkaufte.

Zimmermann zapfte am 7. November 1983 eigenhändig die ersten Tankfüllungen an der Allguth-Filiale in der Von-Kahr-Straße, für 1,389 Mark pro Liter und damit sieben Pfennig teurer als der Durchschnittspreis für Normalbenzin in jenem Jahr. Das lag vor allem daran, dass der Sprit in so kleinen Mengen produziert wurde und die Kosten je Liter entsprechend höher waren.

Eigentlich war das neue Benzin aber ein alter Hut und der Name "bleifrei" ein Werbegag, der gekonnt auf die freie Fahrt des freien Bürgers anspielte. Korrekt müsste es "unverbleit" heißen, denn Blei war nie ein natürlicher Bestandteil des Kraftstoffs.



Schon die allerersten Autos auf deutschen Straßen um 1900 führen bleifrei. Auf den Autobahnen der dreißiger Jahre schenkten die Tankstellen einen Kraftstoff aus, der dem heutigen ungeliebten Super E10 glich: Bis zu zehn Prozent Agraralkohol waren dem "Reichsautobahnbenzin" beigemischt. Aber kein Gramm Blei. Stattdessen enthielt der Sprit Benzol, um die Klopfestigkeit zu erhöhen.

KLOPFEN

Ottomotoren klopfen, wenn das Benzin-Luft-Gemisch im Zylinder nicht durch den Funken der Zündkerze kontrolliert explodiert, sondern sich vorzeitig selbst entzündet. Das mindert die Leistung und schadet dem Motor.

KLOPFESTIGKEIT

Je nach Art der Kohlenwasserstoffe und anderer Bestandteile neigt Treibstoff mehr oder weniger zum Klopfen. Die Klopfestigkeit wird bei Benzin durch die Oktanzahl (an der Tankstelle als ROZ angegeben) ausgedrückt, beispielsweise die 95 bei Super-Benzin.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich auch in Deutschland die in den USA entwickelte Beimischung der metallorganischen Verbindung Bleitetraethyl durch. Es erhöht schon in geringen Mengen effizient die Klopfestigkeit, setzt bei der Verbrennung aber giftige Bleistäube in den Abgasen frei und zerstört Katalysatoren, die Kohlenwasserstoffe, Kohlenstoffmonoxid und Stickoxide ausfiltern sollen. Die USA beschlossen daher schon 1973, bleihaltiges Benzin nach und nach abzuschaffen. Auch Japan ging schon in den Siebzigern mit Katalysatorenpflicht und Bleiverbot gegen den dichten Smog in seinen Städten vor.

QUELLE ZEIT ONLINE