

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Ehmke (Ettlingen), Drabiniok
und der Fraktion DIE GRÜNEN**
— Drucksache 10/1612 —

Überwachung des Abgasverhaltens von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen

*Der Bundesminister für Verkehr – StV 14/36.25.50 – 43/43 Va 84 –
hat mit Schreiben vom 31. Juli 1984 die Kleine Anfrage namens
der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Welche Untersuchungen über den Einfluß des Wartungszustandes von PKWs auf Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland liegen der Bundesregierung vor?

Der Bundesregierung liegen neben Kurzabhandlungen verschiedener Institutionen u. a. folgende Untersuchungen vor:

- a) „Das Abgas-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland im Bezugsjahr 1977“
TÜV Rheinland, Februar 1980 (im Auftrag des Umweltbundesamtes),
- b) „Untersuchungen von Maßnahmen zur Überwachung der Abgasemission im Verkehr befindlicher Kraftfahrzeuge“
— Ermittlung von Veränderungsfaktoren der Abgasemission im Verkehr befindlicher Fahrzeuge —
Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Februar 1980 (im Auftrag des Umweltbundesamtes),
- c) „Emissionsuntersuchungen an im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen zur Ermittlung des Einflusses von emissionsrelevanten Einstelldaten und Bauteilen“.
Rheinisch-Westfälischer Technischer Überwachungsverein Essen, April 1983 (im Auftrag des Umweltbundesamtes),

- d) „Schadstoffemission von Kraftfahrzeugen im Blickfeld ihrer augenblicklich angestrebten Reduzierung.“

Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e. V., Februar 1984,

- e) K. E. Egebaeck

undersökning av förenklade metoder för bilavgaskontroll
studsvik 1980,

- f) kontroll av avgasutsläpp, teknisk rapport nr. 810 av svensk
bilprovning 1978.

2. Welche Funktionen bzw. Bauteile von Fahrzeugen wurden nach
Kenntnis der Bundesregierung mit welchen Methoden geprüft?

Es wurden Zündsysteme und Gemischaufbereitungsanlagen
geprüft, wobei im allgemeinen Zündzeitpunkt, Schließwinkel,
Leerlaufdrehzahl und Kohlenmonoxid (CO)-Gehalt im Leerlauf
nach den bewährten Methoden auf die vom Hersteller vorgege-
benen Einstellwerte überprüft wurden; die Zündkerzen wurden
ausgetauscht.

3. Welche Untersuchungsergebnisse über die Änderungen der
Abgaswerte vor und nach erfolgter Motoreneinstellung mit der
heute üblichen Wartungsmethode sind der Bundesregierung
bekannt, und zwar

- a) hinsichtlich der Einstelldaten am Motor,
- b) hinsichtlich der Stickoxid-, Kohlenwasserstoff- und Kohlen-
monoxidemissionen,
- c) gemessen über die Laufstrecke zwischen zwei Wartungs-
intervallen (hier mit zusätzlicher Angabe über den Kraft-
stoffverbrauch)?

- a) Bei der Mehrzahl der überprüften Kraftfahrzeuge stimmten die
Istwerte (einer oder mehrere) nicht mit den vorgegebenen
Sollwerten überein. Es wurden

— zu hohe Kohlenmonoxid (CO)-Konzentration im Leerlauf
und/oder

— zu hohe oder zu niedrige Leerlaufdrehzahl und/oder

— zu früher oder zu später Zündzeitpunkt

festgestellt.

- b) Im Mittel konnten nach Überprüfung, Wartung und sollgerech-
ter Einstellung folgende Ergebnisse erzielt werden:

— Reduktion der Kohlenmonoxid (CO)-Emissionen um ca.
20 %,

— Reduktion der Kohlenwasserstoff (CH)-Emissionen um ca.
10 %,

- keine bzw. unwesentliche (sowohl positiv als auch negativ) Veränderungen bei den Stickoxid (NO_x)-Emissionen,
 - Verringerung des Kraftstoffverbrauches um ca. 5 %.
- c) Über den Verlauf der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs innerhalb eines Wartungsintervalls liegen keine detaillierten Ergebnisse vor. Bei Annahme eines linearen Verlaufs der Verschlechterung der Emissionen können sich die nach Wartung und Einstellung ermittelten Werte in ungünstigen Fällen während eines Wartungsintervalls halbieren.
4. Inwieweit lassen die Untersuchungsergebnisse den Schluß zu, daß eine Intensivierung der Kfz-Abgaskontrollen nach §§ 29 und 47 StVZO vom derzeitigen zweijährigen Turnus auf einen einjährigen Turnus ein wirksamer Beitrag gegen das Waldsterben sein kann?

Kohlenwasserstoffe sind an der Entstehung von Photooxidantien mitbeteiligt; sie werden für Waldschäden mitverantwortlich gemacht. Durch die Absenkung von unverbrannten Kohlenwasserstoffen kann daher eine Reduzierung der Luftverunreinigung erreicht werden.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fraktion DIE GRÜNEN sowie maßgeblicher Fachleute (siehe Stellungnahmen und Protokoll des Innenausschusses zur Anhörung „Notmaßnahmen gegen das Waldsterben durch Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Kraftfahrzeugen“ vom 6. Februar 1984), daß die derzeitige Überprüfung nach §§ 19 und 47 StVZO sich lediglich vermindern auf die Schadstoffe CO und CH auswirkt, dagegen zur leichten Erhöhung der NO_x-Emissionen führen kann?

Auf die Antwort zu 3 b) wird verwiesen.

6. Trifft es zu, daß der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister eine häufigere und verbesserte Kontrolle und Wartung der Kraftfahrzeuge als Sofortmaßnahme gegen das Waldsterben gefordert hat und daß sich diese Forderung vor allem auf die derzeit übliche Abgaskontrolle bezieht?

Die Bundesregierung befürwortet als Sofortmaßnahme zur Reduzierung der von den Kfz verursachten Emissionen eine häufigere und verbesserte Kontrolle und Wartung der Kraftfahrzeuge unter der Voraussetzung, daß bei der Abgaskontrolle alle emissionsrelevanten Bauteile geprüft werden; dies ist vorgesehen.

7. Trifft es zu, daß ein Entwurf zur Einführung einer jährlichen Abgaskontrolle unter den derzeit vorgeschriebenen Bedingungen im Bundesverkehrsministerium in Bearbeitung ist?

Ja, aber mit der Maßgabe, daß auch alle emissionsrelevanten Bauteile hinsichtlich ihrer richtigen Einstellung und ausreichenden Funktionsfähigkeit zu prüfen sind.

8. Welche Verfahren zur Überwachung der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge im Rahmen der Überprüfung nach §§ 19 und 47 StVZO beabsichtigt die Bundesregierung ab 1. Januar 1986 in Kraft zu setzen,

- a) mit welchem Ziel,
- b) mit welchen Prüfungen an Fahrzeugen mit Ottomotor,
- c) mit welchen Prüfungen an Dieselfahrzeugen?

§ 47 StVZO soll dahin gehend ergänzt werden, daß für alle im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge mit Ottomotor eine jährliche Abgassonderuntersuchung (ASU) im Sinne der vorstehenden Ausführungen vorgeschrieben wird. Die Bundesregierung strebt an, die neue Vorschrift ab 1. Januar 1985 in Kraft zu setzen.

- a) Verbesserung des Abgasverhaltens von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen mit Ottomotor.
- b) Auf der Basis der Typprüfwerte bzw. der Herstellerangaben sollen neben dem CO-Gehalt im Leerlauf auch alle emissionsrelevanten Bauteile hinsichtlich ihrer richtigen Einstellung und ausreichenden Funktionsfähigkeit geprüft werden.
- c) Hinsichtlich der Dieselfahrzeuge hat die Bundesregierung am 3. Juli 1984 beschlossen, ein Konzept für die Überwachung dieser Fahrzeuge bis Ende 1984 vorzulegen.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung, die in Frage 8 genannten Überwachungsverfahren nur für Neufahrzeuge vorzuschreiben? Wenn ja, welche Verfahren sollen für Altfahrzeuge ab 1. Januar 1986 gelten?

Nein, siehe Antwort zu Frage 8.

10. Welche Ergebnisse über den Kraftstoffverbrauch von PKWs mit Katalysator im Vergleich zu typgleichen PKWs ohne Katalysator liegen der Bundesregierung vor?

Es liegen Ergebnisse der Automobilindustrie und der Technischen Überwachungsvereine vor. Die Angaben über den Mehrverbrauch eines mit Katalysator ausgerüsteten Kraftfahrzeuges gegenüber einem herkömmlichen Fahrzeug schwanken zwischen 0 % und 10 %. Die Beurteilung des Kraftstoffverbrauches verschiedener Fahrzeuge hängt im wesentlichen von den Vergleichskriterien ab, ob z. B. Fahrzeuge mit Motor gleicher Gemischaufbereitung oder gleicher Leistung oder gleichen Hubraums miteinander verglichen werden.

11. Ist der Bundesregierung bekannt, wie weit die Entwicklung eines sogenannten Euro-Katalysators gediehen ist, von dem Hochgeschwindigkeits- und Vollastfestigkeit gefordert werden?

Die Entwicklung des sogenannten „Euro-Katalysators“ wird von der Katalysator- und Automobilindustrie vorangetrieben mit dem

Ziel einer weiter verbesserten Hochtemperaturfestigkeit. Das Umweltbundesamt beabsichtigt, sich mit einem Forschungsvorhaben an dieser Entwicklung zu beteiligen. Es wird jedoch auf Aussagen von Vertretern der deutschen Autoindustrie verwiesen, die bei einer Anhörung erklärt haben, daß ihre Modelle mit Katalysatoren vollastfest sind.

12. a) Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Konzern Ford mit einem Transitmodell auf den Markt gegangen ist, das infolge einer Diesel-Direkteinspritzung sehr hohe NO_x -Werte ausstößt?
 - b) Trifft es zu, daß andere Hersteller diesem Konzept folgen wollen, darunter auch das bundeseigene Volkswagenwerk, und daß sich dieses Konzept in den USA wegen der dortigen strengen gesetzlichen Regelungen für Dieselfahrzeuge nicht durchsetzen läßt?
 - c) Wie steht die Bundesregierung zu diesem Konzept?
- a) Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen erfüllt der neue „Transit“ 2,5 l Diesel Direkteinspritzer die in der Bundesrepublik Deutschland derzeit gültigen Vorschriften und genügt auch den Anforderungen der ECE-Regelung 15/04 bzw. der EWG-Richtlinie 83/351/EWG.
- b) Der Bundesregierung ist bekannt, daß auch die VW AG an einem solchen Konzept arbeitet. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 b) verwiesen.
- c) Das Konzept der Diesel-Direkteinspritzung führt gegenüber herkömmlichen Dieselmotoren zu einer spürbaren Energieeinsparung, andererseits – unter Einhaltung der zu a) genannten Vorschriften – aber auch zu höheren NO_x -Emissionen. Die Bundesregierung begrüßt deshalb alle technischen Maßnahmen, die zu einer weiteren Reduzierung der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen führen. Sie wird bis Ende 1984 für Dieselfahrzeuge ein Konzept vorlegen mit dem Ziel, insbesondere die NO_x - und Partikel-Emissionen dieser Fahrzeuge weiter herabzusetzen.
13. a) Ist der Bundesregierung bekannt, daß das bundeseigene Volkswagenwerk behauptet, die VW-Dieselmotore würden schon heute die ab 1. Januar 1986 geplanten Grenzwertregelungen für Ottomotoren einhalten?
 - b) Entspricht diese Behauptung der Wahrheit? Wenn nein, wie steht die Bundesregierung zu dieser Behauptung?

Zu a)
Nein.

Zu b)

Der Bundesregierung ist bekannt, daß Dieselfahrzeuge der VW AG und anderer Hersteller die US-Standards (49-Staaten-Abgasvorschriften) erfüllen, allerdings bei einigen Fahrzeugtypen nur unter Ausschöpfung der den einzelnen Fahrzeug-Herstellern befristet eingeräumten Ausnahmen von diesen Vorschriften.

