

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Lennartz, Antretter, Duve, Frau Dr. Hartenstein, Dr. Hauchler, Dr. Hauff, Ibrügger, Immer (Altenkirchen), Kretkowski, Schäfer (Offenburg), Wolfram (Recklinghausen), Dr. Vogel und der Fraktion der SPD**

### **Abgassonderuntersuchung (ASU)**

Im April 1985 trat die 9. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in Kraft, die sogenannte Abgassonderuntersuchung (ASU). Seitdem müssen jährlich einmal alle Pkw und alle Lkw mit Benzinmotor, egal ob Vergaser, Einspritzer, Turbo, ob ohne oder mit Katalysator, zur ASU. Noch ausgenommen sind allein Dieselfahrzeuge.

Die Bundesregierung verband mit dieser Abgassonderuntersuchung umwelt- und gesundheitspolitische Erwartungen: Die Kohlenmonoxidemissionen sollten um ca. 20 %, die Kohlenwasserstoffemissionen um ca. 10 % und der Kraftstoffverbrauch um rund 5 % gesenkt werden.

Nach knapp einem Jahr der Praxis ist die Abgassonderuntersuchung in die Kritik geraten.

- Es wird bemängelt, daß der umweltpolitische Erfolg wesentlich geringer ausfällt als ursprünglich angenommen.
- Andere sehen Ungereimtheiten im Zusammenhang mit der technischen Durchführung der Abgassonderuntersuchung, z. B. die Einbeziehung von Einspritzmotoren und Katalysatorfahrzeugen, obwohl die Überprüfungstechnik für diesen Typ von Fahrzeugen praktisch keine Aussagen zuläßt.
- In der Öffentlichkeit wird kolportiert, die ASU sei eher eine Unterstützungseinrichtung für die Technischen Überwachungs-Vereine und die Werkstätten als eine wirksame Maßnahme zur Minderung der Luftverschmutzung.

Eine ASU nach dem Motto „bringt nichts, schadet nichts“ (VW-Chef Ernst Fiala) ist nicht akzeptabel. Die Vorwürfe, die in letzter Zeit noch zugenommen haben, müssen abgeklärt werden. Die Autofahrer müssen wissen, ob sie mit der ASU-Vorführung tatsächlich einen Beitrag zur Entlastung unserer Umwelt leisten, oder ob viele von ihnen lediglich an einer relativ wirkungslosen Veranstaltung teilnehmen. Diese Abklärung ist gleichermaßen im Interesse der Umwelt und aller Kraftfahrer.

Wir fragen die Bundesregierung:

*I. Zur umweltpolitischen Bedeutung der ASU*

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung inzwischen aus der Praxis der ASU vor, auf deren Basis geschätzt werden kann, um wie viele Tonnen pro Jahr sich der Kraftstoffverbrauch sowie die Emissionen der folgenden Schadstoffe durch die ASU ändern:
  - Stickoxide,
  - Kohlenmonoxid,
  - Kohlenwasserstoffe?
2. Wie ändern sich diese Berechnungen, wenn berücksichtigt wird, daß sich die in der ASU gegebenenfalls nachkorrigierten „Optimalzündeneinstellungen“ vor allem bei Altfahrzeugen und vor allem in Abhängigkeit von Wetterlagen rasch wieder verändern?
3. Inwieweit decken sich die unter Frage 1 gemachten Berechnungen mit den Ergebnissen des TÜV-Gutachtens „Ermittlung des Abgas-Emissionsverhaltens von Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland im Bezugsjahr 1983“, bei dem die mittleren Emissionswerte für das Bezugsjahr 1983 vor Einstellung der Optimalzündung und nach dieser Einstellung miteinander verglichen wurden? Oder welche Schätzungen über die Änderungen der Emissionsmengen von Stickoxiden, Kohlenmonoxiden und Kohlenwasserstoffen ergeben sich aus dieser Untersuchung?
4. Ist der Bundesregierung eine schwedische Untersuchung bekannt, nach der der Anstieg der Stickoxide nach Durchführung der ASU um bis zu 6 % ansteigt, und wie bewertet die Bundesregierung diese Studie?
5. Hält die Bundesregierung Schätzungen des Umweltbundesamtes (veröffentlicht in der Zeitschrift Test 9/85) für zutreffend, nach denen die Kohlenmonoxide und Kohlenwasserstoffemissionen in Pkw-Abgasen durch die ASU lediglich um 5 % insgesamt vermindert werden? Wenn nein, warum nicht?

*II. Zur Durchführung der ASU*

1. In welchem Umfang wurde die ASU bei den Technischen Überwachungs-Vereinen, in welchem Umfang bei den privaten Kraftfahrzeugwerkstätten durchgeführt, und wie hoch waren 1985 die jeweils daraus resultierenden Einnahmen?
2. Wie hoch war der Anteil der korrekturbedürftigen Fahrzeuge?
3. Liegen der Bundesregierung Angaben darüber vor, welche Beträge die Werkstätten durchschnittlich für die ASU einerseits und für die gegebenenfalls notwendigen Nachstellarbeiten ihren Kunden in Rechnung stellten?
4. In welchem Umfang besteht ein Zusammenhang zwischen dem Abgasverhalten im Leerlauf und dem bei höheren Geschwin-

digkeiten, und wie bewertet die Bundesregierung diese Tatsache im Zusammenhang mit der ASU?

5. Welchen Wert mißt die Bundesregierung der ASU-Vorführung von Fahrzeugen mit Einspritzmotoren oder elektronischen Zündanlagen bei, obwohl sich bei diesen Fahrzeugen die für die ASU relevanten Teile über einen längeren Zeitraum gar nicht verstellen können, und teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die ASU für diesen Typ von Fahrzeugen nahezu wirkungslos ist?
6. Ist der Bundesregierung bekannt, daß nach verschiedenen Reihenuntersuchungen der Zündzeitpunkt durchaus bis zu 4 (in Einzelfällen auch bis zu 6) Grad vom Einstellwert abweichen darf, ohne daß sich dies negativ auf Kraftstoffverbrauch oder Abgasemissionen auswirkt, und teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die ASU für diesen Typ von Fahrzeugen eher wirkungslos ist?
7. Wird die Bundesregierung für Dieselfahrzeuge ebenfalls eine ASU einführen, und wann ist mit einer entsprechenden Fortentwicklung und Praxisreife zu rechnen?

### *III. Zur Eignung der ASU für Pkw, die als schadstoffarm eingestuft sind*

1. Worin sieht die Bundesregierung den Wert, zur gegenwärtigen ASU auch Katalysatorfahrzeuge vorzuführen, obwohl die ASU keine Aussage zur Funktionstüchtigkeit von geregelten oder ungeregelten Katalysatoren zuläßt?
2. Wann wird die geplante Fortentwicklung der ASU zu einem Test, bei dem auch die Funktionstüchtigkeit von Katalysatoren geprüft werden kann, praxisreif sein?
3. Mit welchem Aufwand wird die für Katalysatorfahrzeuge weiterentwickelte ASU verbunden sein
  - für die private Werkstatt, die die notwendigen Investitionen (Rollenprüfstände) für die Prüfanlage vornehmen muß,
  - für die Technischen Überwachungs-Vereine,
  - für den Halter des zu überprüfenden Katalysatorfahrzeugs?

### *IV. Zur Gesamtbewertung der ASU*

1. Ist es zutreffend, daß die Gutachten, die zur ASU führten, vornehmlich vom TÜV Rheinland zwischen 1975 und 1980 durchgeführt wurden, zu einem Zeitpunkt also, zu dem der Anteil von Pkw mit langzeitstabilen Bauteilen wie elektronischen Zündanlagen, Einspritzanlagen, Ventilspielausgleichern u. ä. noch wesentlich geringer war als heute?
2. Hält die Bundesregierung das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der ASU für gerechtfertigt – wobei auf der Nutzenseite das Ausmaß der Umweltentlastung bei Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen und der geringere Kraftstoffverbrauch anzuführen sind; dagegen auf der Kostenseite anzuführen sind die

**zusätzliche Umweltbelastung durch zusätzliche Stickoxide und die Untauglichkeit der ASU für eine Vielzahl von Pkw-Typen?**

3. Wird die Bundesregierung die ASU – abgesehen von der Weiterentwicklung für Katalysator- und Dieselfahrzeuge – auch für die übrigen Pkw um die technischen Ungereimtheiten bereinigen oder wird sie für Fahrzeuge mit Ottomotoren an der bisherigen Ausgestaltung der ASU festhalten?

Bonn, den 16. Mai 1986

**Lennartz**

**Antretter**

**Duve**

**Frau Dr. Hartenstein**

**Dr. Hauchler**

**Dr. Hauff**

**Ibrügger**

**Immer (Altenkirchen)**

**Kretkowski**

**Schäfer (Offenburg)**

**Wolfram (Recklinghausen)**

**Dr. Vogel und Fraktion**