

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Monika Ganseforth, Jella Teuchner, Brigitte Adler, Edelgard Bulmahn, Ursula Burchardt, Wolf-Michael Catenhusen, Peter Dreßen, Arne Fuhrmann, Günter Graf (Friesoythe), Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Ingomar Hauchler, Monika Heubaum, Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Gabriele Iwersen, Renate Jäger, Horst Kubatschka, Brigitte Lange, Heide Mattischeck, Volker Neumann (Bramsche), Dr. Edith Niehuis, Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Manfred Opel, Kurt Palis, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Edelbert Richter, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Heinz Schmitt (Berg), Brigitte Schulte (Hameln), Ernst Schwanhold, Wieland Sorge, Antje-Marie Steen, Jörg Tauss, Franz Thönnies, Uta Tietze-Stecher, Adelheid Tröscher, Reinhard Weis (Stendal), Berthold Wittich

Einsparung von Altöl durch Nebenstromfeinstölfilter

Gebrauchte Motorenöle werden als Altöle gesammelt und als Sonderabfall verbrannt oder zu einem geringen Teil wiederaufbereitet. Dabei belasten sie die Umwelt in hohem Maße.

Noch negativer sind die Auswirkungen der nicht erfaßten Ölmengen von 500 000 Tonnen jährlich in Deutschland. Durch eine längere Gebrauchsdauer von Motorenölen in Kraftfahrzeugen durch Verlängerung der Ölwechselintervalle könnten erhebliche Ölmengen eingespart werden.

Nebenstromfeinstölfilter (NFF) filtern über einen Nebenstrom Schmutzteile und Wasser aus dem Motorenöl heraus, wodurch die üblichen Ölwechselintervalle erheblich verlängert werden können.

Ein wissenschaftlich gesicherter experimenteller Nachweis über die Wirksamkeit der NFF und die Verringerung des Schmierstoffbedarfs gab es bisher jedoch nicht.

Der Aufwand für einen solchen Nachweis ist wegen des komplexen Systems aus Motor, Öl und Filter erheblich und überfordert die Finanzkraft der Filterhersteller und -vertreiber. Deshalb wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ein Forschungsvorhaben zur Prüfung der Wirksamkeit dieser NFF durchgeführt.

Die bereitgestellten Mittel reichten jedoch nicht, um im notwendigen Umfang Motorenprüfstandsversuche und Feldversuche mit begleitenden Ölanalysen zur Klärung des Einflusses

von NFF durchzuführen. So wurde die Firma APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH mit der Versuchsdurchführung beauftragt. Das von der Firma vorgelegte Ergebnis, das der Komplexität der Aufgabenstellung nur unvollständig gerecht wird, ist umstritten und läßt viele Fragen offen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie begründet die Bundesregierung die Zweckmäßigkeit der Bereitstellung von Mitteln in der Größenordnung von 500 000 DM für die Durchführung des Forschungsvorhabens, wenn absehbar ist, daß die Versuchsdurchführung rd. 2 Mio. DM erfordert?

2. Wie viele Angebote wurden nach der im Herbst 1993 durchgeführten Ausschreibung des Forschungsvorhabens eingereicht?

Welche Firmen oder Firmengruppen beteiligten sich an der Ausschreibung?

Ist es richtig, daß bei der Ausschreibung der TÜV Bayern-Sachsen deutlich günstiger war als die Firma APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH?

3. Aus welchem Grund wurde die Ausschreibung aufgehoben?

Nach welchem Verfahren nach § 3 VOL/A wurde das Forschungsvorhaben an die Firma APL Automobil-Prüftechnik Landau GmbH vergeben?

4. Wie ist es zu erklären, daß das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auf die schriftliche Frage Nummer 9/170 vom 14. September 1994 (Drucksache 12/8552, Nr. 47 vom 30. September 1995) an Monika Ganseforth antwortete, daß die Firma APL aufgrund des Ausschreibungsergebnisses mit der Durchführung des Versuchs beauftragt wurde, während den an der Ausschreibung beteiligten Firmen mit Schreiben vom 22. April 1994 mitgeteilt wurde, daß die Ausschreibung aufgrund § 26 Nr. 1 Buchstabe C VOL/A aufgehoben wurde?

5. Welche Gründe haben den Ausschlag gegeben, daß die Firma APL den Auftrag für das Forschungsvorhaben erhielt, obwohl ihre erforderliche institutionelle Unabhängigkeit bezweifelt werden kann, da sie die Hauptaufträge von der Automobil- und Mineralölindustrie erhält, die ihrerseits dem Einsatz von NFF grundsätzlich ablehnend gegenüber stehen?

6. Trifft es zu, daß ein Unternehmen der Mineralölindustrie im Zusammenhang mit dem Gutachten beratend tätig war?

7. Sind bei der Untersuchung des komplexen Systems aus Motor, Öl und Filter Systemanalysen mit Ökobilanzmethodik angebracht?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß an der Formulierung des Versuchsziels und der Versuchsdurchführung

(zeitliche und sachliche Festlegung des Versuchsaufbaus, Festlegung der Komponenten, Durchführung des Versuchs usw.) die Beteiligung aller nötig und sinnvoll wäre?

Warum wurden die Filterhersteller und -vertreiber nicht daran beteiligt?

8. Trifft es zu, daß die für den Versuch ausgewählten Motoren keine Serienmotoren waren, sondern aufgearbeitete, gebrauchte Motoren?

Ist bei dieser Vorgehensweise eine vergleichende Beurteilung überhaupt möglich, zumal der Einlaufverschleiß eines jeden Motors gezielt mitberücksichtigt wurde?

9. Ist es richtig, daß der entscheidende Versuchsteil (Heißtest), bei dem die unterschiedlichen Ergebnisse auftraten, zwar Standard, jedoch in der gewählten Dauer und seiner Bedeutung für die Praxis des „normalen“ Autofahrers nahezu irrelevant ist?

Wie reagiert die Bundesregierung auf die Aussage von unabhängigen Experten, daß das verwendete Öl für derartige Versuche völlig ungeeignet ist und der Feinstölfilter mit minimaler Ölmenge gefahren wurde und damit das Ergebnis vorgeprogrammiert war?

10. Ist es richtig, daß ein Versuchsmotor in der Heißlaufphase durch ein Gebläse gekühlt wurde und dadurch die Versuchsbedingungen zu Lasten des mit NFF laufenden Motors beeinträchtigt wurden?

Ist die Feststellung richtig, daß der Motor mit NFF einen ausgewechselten Zylinderkopf hatte und teilweise neu gelagert war, was negativen Einfluß auf das Verschleißverhalten des Motors hat?

11. Wie ist es zu vertreten, daß in einem 500 000 DM teuren Forschungsprojekt die Prüfmotoren nicht parallel betrieben worden sind, unterschiedliche Standzeiten hatten und über den Verbleib der Motoren keine Auskunft zu erhalten ist?

12. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Vorwurf, daß die Relevanz der diversen Messungen nicht nachvollziehbar ist?

13. Hält die Bundesregierung ein Ergebnis, das an einem einzigen Motor mit NFF ermittelt wurde, für repräsentativ?

14. Gilt die Aussage aus dem Bericht des Umweltbundesamtes vom Januar 1995: „Im durchgeführten Forschungsvorhaben konnte nur ein spezieller Anwendungsfall der NFF getestet werden. Eine generelle Aussage über die Wirksamkeit solcher NFF für alle Anwendungsfälle kann aufgrund des Ergebnisses nicht getroffen werden.“?

Wie verträgt sich diese Aussage mit der Presseverlautbarung des Umweltbundesamtes Nummer 46/95 vom 20. November 1995: „Die Untersuchungsergebnisse lassen sich darüber hinaus auch auf den Bereich der Diesel-Pkw und -Nutzfahrzeuge weitgehend übertragen.“?

15. Wie erklärt die Bundesregierung, daß viele NFF-Nutzer gute Erfahrungen gesammelt haben, wie z. B. die Autobahndirektion Südbayern, die ihren gesamten Fuhrpark nach monatelangen Messungen sukzessive mit diesen Filtern ausstattet, daß im Pkw-Bereich nachweislich über 500 000 km und im Lkw-Bereich über 700 000 km pro Maschine ohne Maschinenreparaturen und ohne Ölwechsel gefahren wurde?

Warum setzt das Materialamt der Bundeswehr niederländische NFF ein?

Wie ist es zu erklären, daß ein bekanntes Öl-Analyselabor festgestellt hat, daß durch den Filter das verschmutzte Öl im Motor sogar sauberer gefiltert wurde, als Industrie und Handel es anbieten?

Wie ist es zu erklären, daß in der hessischen Umweltverwaltung mit dem Einsatz von NFF in 20 Kraftfahrzeugen unterschiedlicher Fabrikate und Typen nur positive Erfahrungen gesammelt wurden, bei diesen Fahrzeugen kein Treibstoffmehrverbrauch festgestellt wurde und nach 1,2 Millionen Gesamtkilometern rd. 400 Liter Öl eingespart wurden?

Hält die Bundesregierung diese Äußerungen für Gefälligkeitsaussagen?

Wenn nicht, welches könnten die Gründe für die Diskrepanz zu den Ergebnissen des APL-Versuchs sein?

16. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung des Umweltbundesamtes, daß bei der heutigen Ölqualität das Öl zu schnell gewechselt wird, was die Altölmenge unnötig erhöht, wenn sie „Altölvermeidung“ zu einem Ziel ihrer Umweltpolitik erklärt?

Wie will sie die vorgeschlagene Verlängerung der Ölwechselintervalle auf etwa 25 000 km erreichen?

Wie reagiert die Bundesregierung unter diesem Gesichtspunkt auf die Mobilitätsgarantie, die von einigen Autoherstellern an die kurzen Ölwechselintervalle gebunden ist?

17. Trifft es zu, daß bei dem Fachgespräch im Umweltbundesamt über sämtliche in der Praxis gemachten Erfahrungen positiv berichtet wurde (z. B. Umweltministerium Hessen), dies aber keinerlei Erwähnung in der Pressemitteilung fand?

Trifft es weiterhin zu, daß über obiges Fachgespräch – wie eigentlich üblich – keinerlei Protokoll existiert bzw. dies den Beteiligten nicht zugegangen ist?

18. Wie begründet es die Bundesregierung angesichts der technisch völlig anderen Situation bei Nutzfahrzeugen und deren erheblich höheren Ölmengen, eine speziell darauf abgestimmte Untersuchung in Auftrag zu geben, die dann aber Flottenversuche aus der Praxis beinhalten müßten?

19. Ist eine Fortsetzung des dreistufigen Versuchsprogramms (Prüfstandsversuche am Otto-Motor, Prüfstandsversuche am Diesel-Motor, Feldversuch an einer größeren Anzahl von Fahrzeugen) geplant?

Ist es dann nicht sinnvoll, wegen des engen Zusammenwirkens der Komponenten Öl-Motor-Filtrierung einen Optimierungsansatz unter Einbeziehung der jeweiligen Produzenten zu machen?

Wann sollen weitere Versuche durchgeführt werden?

Bonn, den 4. März 1996

Monika Ganseforth
Jella Teuchner
Brigitte Adler
Edelgard Bulmahn
Ursula Burchardt
Wolf-Michael Catenhusen
Peter Dreßen
Arne Fuhrmann
Günter Graf (Friesoythe)
Angelika Graf (Rosenheim)
Dr. Ingomar Hauchler
Monika Heubaum
Lothar Ibrügger
Brunhilde Irber
Gabriele Iwersen
Renate Jäger
Horst Kubatschka
Brigitte Lange
Heide Mattischeck
Volker Neumann (Bramsche)

Dr. Edith Niehuis
Günter Oesinghaus
Leyla Onur
Manfred Opel
Kurt Palis
Karin Rehbock-Zureich
Dr. Edelbert Richter
Siegfried Scheffler
Horst Schmidbauer (Nürnberg)
Heinz Schmitt (Berg)
Brigitte Schulte (Hameln)
Ernst Schwanhold
Wieland Sorge
Antje-Marie Steen
Jörg Tauss
Franz Thönnies
Uta Tietze-Stecher
Adelheid Tröschner
Reinhard Weis (Stendal)
Berthold Wittich

