

II-430 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 315 /J

1991 -01- 16

ANFRAGE

der Abgeordneten Langthaler, Anschöber und Freunde *und Fendner*

an die Frau Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie

betreffend Überprüfung der Leistungsfähigkeit von Katalysatoren

Die obligatorische Einführung von Katalysatoren für PKWs wird von Mitgliedern der Bundesregierung immer wieder als umweltpolitische Großtat gepriesen.

Nun mehren sich Berichte und Studien (siehe Beilage), die auf die Anfälligkeit von Katalysatoren und daraus resultierende Emissionen hinweisen, die über den gesetzlich vorgeschriebenen Werten liegen.

Deswegen stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

ANFRAGE:

1. Gibt es einen Breitentest, welcher die tatsächliche Leistungsfähigkeit von Katalysatoren in Österreich nach längerem Gebrauch untersucht?
2. Was sind die Ergebnisse dieses Tests und bei wievielen Fahrzeugen wurde dieser Test durchgeführt?
3. Wieviele PKWs mit Kats sind in Österreich im Einsatz, die
 - a) mehr als 50.000 km,
 - b) mehr als 80.000 km,
 - c) mehr als 100.000 kmbereits hinter sich haben?
4.
 - a) Wie ist die Leistungsfähigkeit von Katalysatoren nach den in Frage 3 a) bis c) gegliederten Fahrzeugen zu beurteilen?
 - b) Liegen detaillierte Ergebnisse vor, welcher Anteil dieser Fahrzeuge nicht mehr den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert bei Emissionen einhalten kann?

5. Was geschieht derzeit mit Katalysatoren, die aus Fahrzeugen stammen, die verschrottet werden?
6. Wieviele Katalysatoren fielen 1990 an?
7. Welche Erwartungen über den Anfall von Katalysatoren gibt es für die Jahre 1991 bis 1995?
8. Falls noch kein Breitentest durchgeführt wurde, wann und in welcher Art gedenken Sie einen solchen durchzuführen?

Katalysator: Schlechter als der Ruf

Eine spannende Frage lautete: Hält der Kat im Auto, was die Industrie versprochen hat? Die Antwort in der jüngsten Ausgabe der Autozeitschrift *mot* darauf: meist nicht. Das Fachblatt ließ die Abgase von achtzehn Personenwagen-Modellen jeweils zum Schluß eines 60 000-Kilometer-Dauertests daraufhin untersuchen, ob die gesetzlich vorgeschriebenen Schadstoffwerte (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff und Stickoxid) nicht überschritten werden. Nur fünf Autos – so das ernüchternde Resultat – hielten die Norm nach dieser Bilanz noch ein: die Opel-Modelle Kadett, Vectra und Omega sowie die beiden Japaner Mitsubishi Colt und Mazda 626. Die übrigen dreizehn Testwagen schafften die aufwendige Prüfung nicht, ebenso wie – nach allerdings 100 000 Kilome-

tern – ein BMW 520 und mit besonders schlechten Werten ein Mercedes 230 Kombi.

Die Zulassungsordnung verlangt vom zeitweise steuerbefreiten schadstoffarmen Automobil nach US-Norm, daß diese Grenzwerte auch nach fünf Jahren oder 80 000 Kilometern noch eingehalten werden. Nur hat das bisher niemand

geprüft, außer Fachzeitschriften in Einzelfällen. Vom Juli dieses Jahres an wird sich das ändern: Mit der neuen ASU II (Abgassonderuntersuchung), die Umweltminister Klaus Töpfer und Verkehrsminister Friedrich Zimmermann im vergangenen Jahr durchdrückten, könnte es für viele Autofahrer ein böses, nämlich teures Erwachen geben. Wird dann ein neuer Kat fällig, geht das kaum unter tausend Mark Reparaturkosten ab. Auch wenn

der Wagen noch jünger als fünf Jahre ist und weniger als 80 000 Kilometer auf dem Tacho hat, wollen sich die Hersteller um Garantiesprüche drücken. Kein Autofahrer könne doch beweisen, daß er niemals bleihaltiges Benzin getankt hat. Denn das killt den Kat.