

SPD demokratischer pressediens

P/XXV/176

18. September 1970

Politische und moralische Belastung

Ein notwendiges Wort zum Fall
Dr. Zimmermann

Von Werner Buchstaller MdB
Mitglied des Verteidigungsausschusses
des Bundestages und Obmann des Fraktions-
arbeitskreises Sicherheitsfragen

Seite 1 / 40 Zeilen

Wir müssen mehr voneinander wissen

Erfolgswünsche für die UdSSR-Reise des
Wissenschaftsministers

Von Lenelotte von Bothmer SPD-MdB
Mitglied des Bundestagsausschusses für
Bildung und Wissenschaft

Seite 2 / 29 Zeilen

Der Kampf um die Reinhaltung der Luft

Kfz-Abgase dürfen nicht länger unsere
Umwelt verpesten

Von Ministerialrat Kurt Belke
Referatsleiter für Kraftfahrzeugtechnik
im Bundesverkehrsministerium

Seite 3 bis 6 / 174 Zeilen

Chefredakteur: Dr. E. Eckert
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler
5300 Bonn 8, Heussallee 2-10
Postfach: 8153
Pressehaus I, Zimmer 217-224
Telefon: 22 80 37-38
Telex: 885 948 885 947
885 948 PPP D

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH
5300 Bonn - Bad Godesberg
Kölner Straße 106-112, Telefon: 7 86 11

Politische und moralische Belastung

Ein notwendiges Wort zum Fall Dr. Zimmermann

Von Werner Buchstaller MdB

Mitglied des Verteidigungsausschusses des Bundestags
und Obmann des Fraktionsarbeitskreises Sicherheitsfragen

Natürlich sind Behauptungen einer Illustrierten noch kein Grund dafür, über einen Politiker den Stab zu brechen. Das trifft auch auf den CSU-Politiker Dr. Zimmermann zu, obwohl er in seiner politischen Karriere nicht nur einmal ins Zweielicht geraten und es ihm nie ganz gelungen ist, sich vom Makel dieser Affären freizumachen. Die Beschuldigungen im "Stern" geben ihm nun eine weitere Gelegenheit, Klarheit in den Punkten seiner politischen Vergangenheit zu schaffen, die bisher strittig geblieben sind.

Dr. Zimmermann wäre für seine Person und zur Wahrung des Ansehens des Parlaments gut beraten gewesen, bis zur Klärung dieser offenen Fragen das Amt des Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses nicht wahrzunehmen. Das hätte ihm um so leichter fallen können, weil sowohl von seiten der SPD als auch der FDP nie in Zweifel gezogen wurde, daß der Vorsitz des Verteidigungsausschusses auch für die Dauer der Nichtausübung durch Dr. Zimmermann bei der Oppositionsfraktion verbleiben soll, und damit unterstrichen wurde, daß es um eine Klärung der Vorwürfe gegen ihn und nicht um eine Schwägerung des politischen Einflusses der CDU/CSU im Verteidigungsausschuß geht.

Es ist außerordentlich zu bedauern, daß Dr. Zimmermann nicht bereit ist, diesen eigentlich selbstverständlichen Schritt zu tun. Das ist ein schlechter parlamentarischer Stil, der sowohl für die Glaubwürdigkeit der parlamentarischen Arbeit als auch für die Arbeitsatmosphäre im Verteidigungsausschuß eine Belastung ist. Es gibt keine parlamentarische Möglichkeit, Herrn Dr. Zimmermann zu dem ihm abverlangten Schritt zu zwingen. Die CDU/CSU ist nicht bereit, Konsequenzen zu ziehen. Ihr geht es offensichtlich mehr um das Parteiprestige als um das Ansehen des Parlamentarismus. Dafür hat sie jetzt und im weiteren Verfolg des Falles Dr. Zimmermann die politische und moralische Verantwortung zu tragen.

Die Arbeit des Verteidigungsausschusses muß trotz dieser Belastung zügig fortgesetzt werden. Die Beratungen der sich aus dem Verteidigungs-"Weißbuch 1970" ergebenden Gesetze und Maßnahmen und die Erörterung des Verteidigungsetats 1971 auf der Grundlage der Wehrkonzeption von Bundesverteidigungsminister Helmut Schmidt dürfen nicht in Verzug geraten. Dieser Auftrag ergibt sich aus der Fürsorgepflicht des Staates und seiner zuständigen legislativen und exekutiven Organe für die Soldaten und Bediensteten der Bundeswehr. Die politische Belastung, die mit Dr. Zimmermann gegeben ist, darf nicht zu einer Belastung für die Bundeswehr werden.

+ + +

Wir müssen mehr voneinander wissen

Erfolgswünsche für die UdSSR-Reise des Wissenschaftsministers

Von Lenalotte von Bothmer SPD-MdB

Mitglied des Bundestagsausschusses für Bildung und Wissenschaft

Es ist einer ihrer Irrtümer, wenn die Opposition die Moskau-Reise des Bundeswissenschaftsministers Prof. Dr. Ing. Leuschak nur als unmittelbare Folge des Moskauer Vertragsabschlusses darstellt. Zwar wurden die deutsch-sowjetischen Gespräche durch das Vertragswerk bekräftigt, doch ist diese Reise selbst schon seit Anfang des Jahres vorbereitet worden.

Seit 1959 hat es keine offiziellen wissenschaftlichen Kontakte zwischen Moskau und Bonn gegeben. Daher ist es ein Fortschritt, daß nun endlich ein neuer Beginn versucht wird.

Übertriebene Hoffnungen sind nicht am Platze, weder von deutscher noch von sowjetischer Seite. Zu wenig wissen wir von einander, zuviel ist in der Vergangenheit versäumt worden. Auch muß davon gewarnt werden, einen etwaigen Erfolg dieser wissenschaftspolitischen Initiative in Abhängigkeit sehen zu wollen von einer optimalen Regelung aller sonstigen Fragen, die zwischen beiden Staaten noch offen sind.

Ein verstärkter Austausch von Wissenschaftlern und Forschungsergebnissen wäre schon ein gutes Resultat. Erfreulich ist, daß beide Seiten hieran offenbar gleich stark interessiert sind.

Entspannung zwischen Ost und West ist ein erklärtes Ziel unserer Außenpolitik. Im technologischen Zeitalter ist der Kontakt zwischen den Trägern der wissenschaftlichen Entwicklung hierfür mit entscheidend.

Vielleicht wird es eines der Ergebnisse dieser Reise sein, daß das Gespräch neben den Spitzen der organisierten Wissenschaft schon bald auch andere Partner betätigen wird. In jedem Fall wünschen wir dem Bundeswissenschaftsminister viel Erfolg.

Der Kampf um die Reinhaltung der Luft

Kfz-Abgase dürfen nicht länger unsere Umwelt verpesten

Von Ministerialrat Kurt Beike

Referatsleiter für Kraftfahrzeugtechnik im Bundesverkehrsministerium

Eine der hauptsächlichsten Quellen, die zur Verunreinigung unserer Luft beitragen, ist unbestritten der Straßenverkehr infolge der von den Kraftfahrzeugmotoren abgegebenen Auspuffgase. Mit dem Fortschreiten der Motorisierung und dem Anwachsen unseres Verkehrs besonders in den Ballungsgebieten werden die Verhältnisse in dieser Beziehung immer schwieriger. Der Gesetzgeber ist genötigt, mit Rechtsvorschriften einzugreifen, um die technische Entwicklung so zu beeinflussen, daß die berechtigten Interessen der Allgemeinheit nach Reinhaltung der Luft gewahrt bleiben.

Weithin unbekannt ist, daß Forderungen nach gezielter Maßnahmen gegen Luftverunreinigung bis in die Jahre der Entstehung der Verbrennungskraftmaschinen zurückreichen. Noch vor der Jahrhundertwende ist in Veröffentlichungen besorgt auf Bestandteile hingewiesen worden, die aus dem verbrannten Schmieröl mit den Auspuffgasen in die freie Luft gelangen. Im Jahre 1910 wurde auf die Gesundheitsgefährdung durch die Auspuffgase aufmerksam gemacht und über Vergiftungen berichtet, die durch Motorabgase in geschlossenen Räumen hervorgerufen werden.

Doch erst Ende der 20er Jahre ist erstmals die Abgaszusammensetzung von Ottomotoren auf dem Prüfstand bei wechselnder Belastung und Drehzahl unter Verwendung von verschiedenen Kraftstoffen untersucht worden. Als anschließend auch Studien über die Zusammensetzung der Abgase an fahrenden Kraftfahrzeugen auf der Landstraße vorgenommen wurden, mußte man jedoch erkennen, daß alle Versuche einer Vielzahl kontrollierbarer Einflüsse unterliegen und unter derartig verschiedenen Voraussetzungen durchgeführt worden waren, daß keine brauchbaren Schlußfolgerungen gezogen werden konnten.

Nur so ist es zu verstehen, daß der Gesetzgeber erst im Jahre 1960 mit einer Änderungsverordnung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) die Forderung erhoben hat, daß die Verunreinigung der Luft durch Abgase das nach dem jeweiligen Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht übersteigen darf. Bis dahin galten die allgemeinen Vorschriften des § 30 StVZO. Mit der neuen Fassung, die bewußt auf eine Anpassung an den jeweiligen Stand der Technik abstellt, sollte der bisherige Mangel in der Gesetzgebung beseitigt und wirksame Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase erleichtert werden. Das lag um so näher, als in den 50er Jahren die VDI-Kommission "Reinhaltung der Luft" unter Beteiligung führender Sachverständiger Richtlinien aufgestellt hatte, die die Möglichkeiten einer Begrenzung der schädlichen und belästigenden Bestandteile in den Abgasen der Verbrennungskraftmaschinen zum Gegenstand hatten.

Die Absicht, derartige Richtlinien mit ihrem unverbindlichen

Charakter als Beurteilungsmaßstab für das Abgasverhalten der Kraftfahrzeugmotoren heranzuziehen, konnte jedoch den Gesetzgeber nicht voll befriedigen. In seiner 159. Sitzung am 27. Juni 1965 hatte der Bundestag einen Antrag des Ausschusses für Gesundheitswesen angenommen, der die Regierung aufforderte, geeignete Maßnahmen zur Klarstellung und Erläuterung des in § 47 StVZO verwendeten Begriffs vom "jeweiligen Stand der Technik" zu treffen und in den Verordnungstext mit zu übernehmen.

Um diesem Auftrag des Bundestages nachzukommen, sind inzwischen mehrere Vorschriften erlassen worden. Am 2. Mai 1968 konnte die neue Anlage XI "Prüfung der Kraftfahrzeuge mit Ottomotor auf den Gehalt an Kohlenmonoxid (CO) bei Leerlauf" und Anlage XII "Prüfung des Gasaustritts aus dem Kurbelgehäuse bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor" mit der entsprechend geänderten § 47 StVZO verkündet werden.

Einem Antrag des Ausschusses für Verkehr und Post im Bundesrat folgend, werden die Bestimmungen der Anlage XI nur für Kraftfahrzeuge gelten, die nach dem 1. Juni 1969 erstmals auf Grund einer Allgemeinen Betriebslaubnis in den Verkehr gekommen sind. Vorausgegangen waren umfangreiche Messungen, die im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der Abgasprüfstelle des Rheinisch-Westfälischen Technischen Überwachungs-Vereins in Essen vorgenommen wurden. Sie haben gezeigt, daß bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor die LeerlaufEinstellung entgegen der bisher üblichen Einstelllung nach Gefühl wesentlich genauer mit geeigneten Abgasmeßgeräten vorgenommen werden kann. Da sich die LeerlaufEinstellung auch noch stark auf die Emission bei Teillast auswirkt, kann allein durch sorgfältige Einstellung des Leerlaufs die CO-Emission im Stadtverkehr wesentlich verringert werden.

Voraussetzung für die allgemeine Anwendbarkeit der Anlage XI war die Entwicklung genügend genauer und einfach zu handhabender Meßgeräte. Um die technischen Prüfstellen mit geeigneten Geräten ausrüsten zu können, wurde eine Richtlinie über die Einrichtungen für die CO-Messung der Abgase von Ottomotoren nach der Anlage XI bereits vor Verkündung der Verordnung in Verkehrsblatt veröffentlicht. Die darin gestellten Anforderungen sind bisher nur von Ultraviolett-Absorptions-Spektrometern, die direkt den Kohlenmonoxid-Gehalt messen, erfüllt worden, während Geräte nach dem Wärmetönungs bzw. Wärmeleitungs-Prinzip, wo der Kohlenmonoxidgehalt aus der Summe der brennbaren bzw. wärmeleitenden Substanzen ermittelt wird, die geforderte Genauigkeit bisher nicht erreichen konnten.

Die Bestimmungen der Anlage XII zur StVZO "Prüfung des Gasaustritts aus dem Kurbelgehäuse bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor" sind nur auf Personenkraftwagen mit einem Hubraum von mehr als 250 Kubikzentimeter sowie andere Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 600 Kubikzentimeter anzuwenden. Da bei Zwei-Takt-Motoren die Abgase aus dem Kurbelgehäuse chachin dem Verbrennungsraum zugeführt werden, gilt Anlage XII nur für Kraftfahrzeuge mit Vier-Takt-Ottomotor.

Von der deutschen Automobilindustrie werden die entsprechender

Einrichtungen zur Kurbelgehäuseentlüftung bereits seit 1964 freiwillig eingebaut. Die Entlüftung des Kurbelgehäuses muß so beschaffen sein, daß bei der Druckprüfung entweder kein Überdruck im Kurbelgehäuse auftritt oder bei Überdruck keine Verbindung mit der Außenluft besteht.

Als weitere und zunächst wichtigste Vorschrift konnte mit der Verordnung vom 14. Oktober 1968 die Anlage XII "Prüfung der Abgase von Kraftfahrzeugen mit Ottomotoren bei verschiedenen Betriebszuständen" verkündet werden. Mit Anlage XIII ist die wesentliche Forderung nach Luftreinhaltung, nämlich die Begrenzung des Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffanteils im Abgas bei den während der Fahrt auftretenden Betriebszuständen erfüllt. Eine wichtige Voraussetzung hierzu war die Entwicklung eines Verfahrens, das mit einem für die Typprüfung vertretbaren Aufwand und reproduzierbar die zusammenfassende Beurteilung der Schadstoffemissionen erlaubt.

Einfach durchzuführende Messungen bei konstanter Motorbelastung erfassen nicht die für das gesamte Abgasverhalten entscheidenden Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge. Messungen der Abgaszusammensetzung bei Fahrten über bestimmte Strecken sind nicht oder nur sehr beschränkt reduzierbar, so daß versucht werden mußte, die durchschnittlich bei einer Stadtfahrt auftretenden Betriebszustände auf einem Prüfstand nachzuahmen und dabei die vom Fahrzeug emittierten Abgase zu messen.

Einen solchen Fahrzyklus zu finden, erforderte zahlreiche Versuchsfahrten und statistische Untersuchungen. Vergleichsmessungen in verschiedenen Großstädten zeigten, daß der sogenannte California-Test, wie er in den Vereinigten Staaten von Amerika angewendet wird, den europäischen Verkehrsverhältnissen und der Betriebsweise europäischer Personenkraftwagen nicht entspricht. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr wurde das Abgasverhalten mehrerer deutscher Personenkraftwagen in sechs deutschen Großstädten von der Technischen Hochschule Clausthal gemessen. Die statistisch ausgewerteten Ergebnisse über den Anteil der einzelnen Betriebszustände dienen als Grundlage für einen inzwischen auf europäische Verhältnisse abgestimmten Fahrzyklus.

Die Bundesrepublik Deutschland ist auf diese Weise nach den

Vereinigten Staaten von Amerika das zweite Land der Welt gewesen, in dem der Gesetzgeber durch eine gezielte Rechtsverordnung obligatorische Forderungen für die Emissionsbegrenzung der Abgase von Kraftfahrzeugmotoren gestellt hat.

Inzwischen haben die Europäischen Gemeinschaften (EG) in Brüssel, gestützt auf eine gemeinsame Verkehrspolitik in der Gemeinschaft der sechs Mitgliedstaaten, am 20. März 1970 eine Richtlinie des Rates erlassen, die den sachlichen Inhalt der Anlage XIII wiedergibt. Mit der Verkündung dieser Ratsrichtlinie war die Forderung verbunden, daß die Mitgliedstaaten den Inhalt der Bestimmungen bis zum 30. Juni 1970 in das nationale Recht übernehmen. Die Bundesrepublik ist dieser Forderung durch die Änderungsverordnung zur StVZO vom 25. Juni 1970 (Bundesgesetzblatt I, S. 266) nachgekommen.

Die Bemühungen um international einheitliche Regelungen erschöpfen sich jedoch nicht in den Bestimmungen, die für den Gemeinsamen Markt im Rahmen der EWG erlassen werden. Vielmehr bietet sich der Binnenverkehrsausschuß der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) als die geeignete Organisation an, um eine möglichst weltweite Vereinheitlichung auf kraftfahrzeugtechnischen Gebiet zu verwirklichen. In seiner Arbeitsgruppe Kraftfahrzeugtechnik (WP 29) sind auch die Probleme der Luftverunreinigung mit Nachdruck behandelt worden. Es wurde eine besondere Berichterstattungsguppe für Abgasfragen (GRPA) gebildet, die sich inzwischen erfolgreich mit der Festlegung eines einheitlichen europäischen Prüfverfahrens für die Abgasmessungen an Ottomotoren befaßt hat. Für dieses, als "Europäischer Fahrzyklus" bezeichnete Prüfverfahren lieferten die von der Bundesregierung durchgeführten Untersuchungen einen wesentlichen Beitrag und bildeten gemeinsam mit französischen Vorschlägen die Grundlage für ein einheitliches Vorgehen bei künftigen Prüfungen auf internationaler Ebene.

Die ECE hat ihre Arbeiten inzwischen abgeschlossen und ihren Beschluß als Règlement Nr. 15 zum internationalen Abkommen von 1958 den Mitgliedstaaten zur Annahme und Anwendung empfohlen. Mit Befriedigung kann vermerkt werden, daß die EWG in Brüssel sich der Arbeit der ECE bedient hat, so daß auf dem Gebiet der Emissionsbegrenzung im Abgas der Ottomotoren internationale einheitliche Bestimmungen geschaffen worden sind.