

19.12.84

Antrag

des Freistaates Bayern

zur

Elften Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung

Punkt 26 der 545. Sitzung des Bundesrates am 20. Dezember 1984

Der Bundesrat möge beschließen:

Zu Anlage XXIII Nr. 1.9

In der Anlage XXIII Nr. 1.9 sind die Sätze 2 bis 4 durch folgende Sätze zu ersetzen:

"Es können auch andere Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr oder von der obersten Landesbehörde anerkannte Stellen prüfen, sofern diese über eigene Meß- und Prüfeinrichtungen entsprechend Abschnitt 3 verfügen. Der Technische Dienst ist auch in diesem Fall federführend; Antrag und Ergebnis der Prüfungen sind ihm mitzuteilen."

Begründung:

Die vorliegende Verordnung sieht vor, daß Prüfungen, die nicht beim "Technischen Dienst" vorgenommen werden, ausschließlich für das geprüfte Einzelfahrzeug Geltung haben. Mit dieser Festlegung würde automatisch das bisher angewandte Musterberichtsverfahren gegenstandslos. Dies würde bedeuten, daß z. B. für 10 baugleiche Fahrzeuge 10 komplette Messungen des Abgas-Emissionsverhaltens vorzunehmen wären. Das würde zu einem unvertretbaren Verwaltungsaufwand (Zeitaufwand und Prüfkosten) führen. Mit der Änderung wird gewährleistet, daß für die Überprüfung des Abgasverhaltens von Einzelfahrzeugen gemäß § 21 StVZO Referenzmessungen länderübergreifend verwertet werden können.

Weiterhin hat die vorliegende Verordnung zur Konsequenz, daß im Rahmen des Betriebserlaubnisverfahrens nach § 20 StVZO (Typ-Prüfverfahren für die Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeuge) die erforderlichen Prüfungen des Abgas-Emissionsverhaltens ausschließlich von nur einem "Technischen Dienst" durchgeführt werden dürfen (nur vom Rheinisch-Westfälischen Überwachungsverein in Essen).

Für diese Einengung auf nur eine einzige Stelle sind keine sachlichen Gründe mehr gegeben. Im Gegenteil: bei gleichgelagerten anderen technischen Kfz-Prüfbereichen, z. B. Lenkung, Bremsen, Geräusche usw. - ebenfalls im Rahmen der Betriebserlaubnis nach § 20 StVZO - ist eine solche Einengung auf nur eine Prüf- stelle nicht vorhanden. Hier dürfen unter der Federführung des jeweiligen "Technischen Dienstes" auch die anderen Technischen Überwachungsvereine prüfen. Damit ergibt sich zumindest ein wesentlich einfacherer Verfahrensablauf (schon durch die kurzen Kontakt- und Reisewege zu den Automobilherstellern; die langen

Reisewege der Prüfsingenieure von Essen zu den in Süddeutschland gelegenen Automobilherstellern u. a. in München, Ingolstadt und Stuttgart und umgekehrt würden entfallen; allein schon für die Durchführung des 80.000-km-Dauerlaufs nach US-Vorschrift (5 bis 6 Monate für ein Fahrzeug) wäre dies von großem Vorteil).

Die Änderung zielt darauf ab, für den Abgas-Sektor das gleiche Verfahren zu übernehmen, wie es in anderen technischen Kfz-Prüfbereichen längst üblich ist.

Sie ist aber auch aus folgender Sicht geboten:

Der Übergang auf schadstoffarme Kraftfahrzeuge wird eine wesentlich erweiterte Meß- und Prüfkapazität erfordern. In kurzer Zeit werden sich viele Abgas-Messungen wegen der Modellumstellung auf schadstoffarme Pkw häufen (z.Z. sind erst ca. 10 % der etwa 360 Pkw-Typen der deutschen Automobilhersteller umgestellt). Die rasche Einführung des schadstoffarmen Pkw darf nicht durch einen Engpaß in der Meß- und Prüfkapazität gebremst werden. Deshalb dürfen die Messungen auch nicht ausschließlich auf eine Prüfstelle konzentriert werden. Andernfalls wären deutsche Hersteller gezwungen, einschlägige Prüfungen vermehrt auch bei Prüfstellen im Ausland durchführen zu lassen. Dies läge weder im Interesse der Wirtschaft noch im Interesse des Verordnungsgebers.

Eigene Meß- und Prüfeinrichtungen sind aus Gründen der Neutralität und der Unabhängigkeit der prüfenden Stelle erforderlich. Ansonsten würde die prüfende Stelle allein auf die Meßanlagen des zu überprüfenden Automobilherstellers angewiesen sein und davon abhängen.