

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich)
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/2557 –**

**Ergebnisse der statistischen Erhebung von 1994 über die
Abgasuntersuchungen an Kraftfahrzeugen**

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus ihrer Mitteilung an die Kommission der Europäischen Union vom 5. September 1995, wonach aufgrund einer Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr bei 40 000 Abgasuntersuchungen in ca. 900 Untersuchungsstätten vom 31. Oktober 1994 bis 11. November 1994 festgestellt wurde, daß
 - a) vor allem Fahrzeuge mit ungeregeltem Katalysator (U-Katalysator) beanstandet werden mußten und jedes dritte Fahrzeug mit U-Katalysator negativ auffiel,
 - b) jedes vierte Fahrzeug (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) mit Dieselmotor nicht den Anforderungen der Abgassonderuntersuchung entsprach,
 - c) jedes sechste Nutzfahrzeug über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mit Dieselmotor und jedes sechste benzinbetriebene Fahrzeug mit geregelter Dreiwegekatalysator beanstandet werden mußte?

Nach Auffassung der Bundesregierung untermauern die Ergebnisse der statistischen Erhebung aus 1994 die Notwendigkeit einer regelmäßigen Überwachung des Abgasverhaltens von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen. Es handelt sich um die erste Erhebung, die nach Ausdehnung der Abgasuntersuchungspflicht ab 1. Dezember 1993 auf Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor und ungeregeltem Katalysator sowie auf Dieselfahrzeuge durchgeführt wurde. Die Bundesregierung beabsichtigt, solche Erhebungen in absehbarer Zeit erneut durchzuführen. Die hohen Beanstandungsquoten bei der Sichtprüfung deuten auf ein mangelhaftes Wartungsbewußtsein vieler Fahrzeughalter hin.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 31. Oktober 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Ziel der Bundesregierung ist es, aufbauend auf den mit der Abgasuntersuchung gesammelten Erfahrungen, die Prüfverfahren weiter zu verbessern und die gewonnenen Erkenntnisse in die Beratungen der EG zur Fortschreibung der Mindestanforderungen an die EG-Abgasuntersuchung einzubringen.

2. Welche Konsequenzen haben diese Untersuchungsergebnisse hinsichtlich der in der Ozon-Ausnahmereordnung vorgesehenen Maßnahmen bezüglich der Ausnahmeregelungen für „schadstoffarme“ Kraftfahrzeuge?

Konsequenzen für die Ozonregelung werden zur Zeit nicht gesehen. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

3. Welche Konsequenzen haben diese Untersuchungsergebnisse für die im Entwurf der Bundesregierung vorliegende Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StVO-ImSch), der „Wintersmogverordnung“?

Die 23. BImSchV mit der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift und die Wintersmogverordnungen regeln unterschiedliche Sachverhalte; darüber hinaus sind die Wintersmogverordnungen landesrechtliche Regelungen. Konsequenzen für die VwV-StVO-ImSch werden zur Zeit nicht gesehen. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß den Bundesländern nach der erlassenen Ozon-Ausnahmereordnung laut Anlage der Verwaltungsvorschrift „Ausnahmen zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen und Fahrverboten“ für die von den Fahrverboten betroffenen Kraftfahrzeuge ein Ermessensspielraum eingeräumt wird, der bei dem Entwurf für eine sog. Wintersmogverordnung durch die Formulierung „sind auszunehmen“ statt „dürfen ausgenommen werden“ nicht eingeräumt wird?

Den zuständigen Behörden wird in der Ozonregelung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bei der Bestimmung des Umfangs der auf Grund von Abgasstandards vom Fahrverbot auszunehmenden Pkw und Nutzfahrzeuge kein Ermessen eingeräumt.

5. Teilt die Bundesregierung unsere Auffassung, daß die Handlungsspielräume der Bundesländer und zuständigen Kommunen hierdurch beschnitten werden?
Wenn nein, warum nicht?

Ja.

6. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, weitere Abgasuntersuchungen vornehmen zu lassen?
Wenn ja, wann und in welchen zeitlichen Abständen sind diese geplant?
Wenn nein, warum nicht?

In Anlage VIII a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist festgelegt, in welchen Zeitabständen die einzelnen Kraftfahrzeuge einer Abgasuntersuchung zu unterziehen sind. Diese Zeitabstände sind aus heutiger Sicht angemessen und ausreichend.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für die Behebung der festgestellten technischen Mängel an den in Frage 1 beschriebenen Fahrzeugen?

Besteht ein Kraftfahrzeug die Abgasuntersuchung infolge festgestellter Mängel nicht, darf keine Abgasuntersuchungs-Plakette (Anlage IX a StVZO) zugeteilt werden. Der Fahrzeughalter ist verpflichtet, die Mängel beseitigen zu lassen. Nach Behebung der Mängel kann die Abgasuntersuchungs-Plakette zugeteilt werden.

Andernfalls gilt das Kraftfahrzeug als nicht vorschriftsmäßig und darf nicht mehr auf öffentlichen Straßen betrieben werden.

8. Unter welche Kategorien fallen nach Ansicht der Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Mängel die vom Bundesminister für Verkehr als „Stinker“ bezeichneten Kraftfahrzeuge, bzw. welche Mängel müssen an Kraftfahrzeugen nachweisbar sein, um diese als „Stinker“ bezeichnen zu können?

Unter dem volkstümlichen Begriff „Stinker“ sind im wesentlichen die Personenkraftwagen gemeint, die nicht den heutigen Abgasvorschriften genügen.

