

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Position der Bundesregierung zur verpflichtenden Abgasuntersuchung

Deutsche Fahrzeughalter sind dazu verpflichtet, bei ihrem Fahrzeug alle zwei Jahre im Rahmen der Hauptuntersuchung auch eine Abgasuntersuchung (AU) vornehmen zu lassen. Diese Abgasuntersuchung umfasst für neue Fahrzeugtypen allerdings keine tatsächliche Untersuchung der Abgaswerte mehr. Nicht nur der VW-Abgasskandal hat gezeigt, dass Herstellerangaben zu Fahrzeugemissionen oft nicht der Realität entsprechen. In Anbetracht auch aktueller Messungen der Luftqualität in deutschen Städten (www.umweltbundesamt.de/publikationen/luftqualitaet-2015), welche die Belastungen der städtischen Luft, insbesondere durch Dieselmotoren, eindrücklich dokumentieren, muss die derzeitige Praxis der Abgasuntersuchung nach Auffassung der Fragesteller unbedingt hinterfragt werden. Künftig soll nach Ankündigungen von Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt die Offenlegung der Motorensoftware bei der Typgenehmigung Standard werden. Auch hier ist länger bekannt, dass die Software für die Abgasdiagnose (On-Board-Diagnose – OBD) manipuliert wird. Die Bundesregierung muss deshalb handeln. Um Manipulationen zu verhindern, müssen die Quellcodes der OBD offengelegt und die Endrohrmessung wiedereingeführt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass bei der verpflichtenden Abgasuntersuchung seit dem Jahr 2008 eine tatsächliche Messung der Abgase für Kraftfahrzeuge, die mit einem OBD-System ausgerüstet sind (Erstzulassung für Fahrzeuge mit Dieselmotor ab dem Jahr 2006, mit Ottomotor ab dem Jahr 2002), entfällt, insbesondere vor dem Hintergrund des Abgasskandals?
2. Bei wie vielen in Deutschland zugelassenen Pkw (absolut und in Prozent) ist derzeit bei der AU eine tatsächliche Abgasmessung am Endrohr vorgeschrieben?
3. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung bei der Ausgestaltung der AU im Rahmen der Hauptuntersuchung aktuell (beispielsweise in Bezug auf die Wiedereinführung der Endrohrmessung oder weiterer Messtechniken zur Ermittlung von Stickoxidwerten), und welches Ergebnis hatte die Prüfung der Vorschriften zur AU im Rahmen der Hauptuntersuchung (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 62 des Abgeordneten Stephan Kühn [Dresden] auf Bundestagsdrucksache 18/6521)?

4. Für den Fall, dass die Bundesregierung einen Gesetzesänderungsbedarf bezüglich der AU sieht, welche konkrete Gesetzesänderung wird oder welche konkreten Gesetzesänderungen werden dafür erforderlich sein, und in welchem Zeitraum will die Bundesregierung einen Gesetzesänderungsvorschlag präsentieren?
5. Durch welche Maßnahmen ist sichergestellt, dass die AU in den berechtigten Werkstätten ordnungsgemäß ausgeführt wird, und sieht die Bundesregierung diesbezüglich Änderungsbedarf?
6. Wie hoch ist die jährliche kumulierte Summe der Ausgaben deutscher Pkw-Halter für die AU?
7. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass immer mehr Autofahrer ihren Rußpartikelfilter illegal durch Attrappen ersetzen, welche durch die herkömmliche AU mit OBD nicht detektiert werden können (www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste-19-11-2015/vw-abgastest-koalition-von-politik-und-autokonzernen.html)?
8. Wenn künftig die Offenlegung der Motorensoftware bei den Typgenehmigungsverfahren Standard wird, soll bei der OBD im Rahmen der AU ebenfalls eine Offenlegung der Software der OBD erfolgen, und wenn nein, warum nicht?
9. Prüft die Bundesregierung die Einführung bzw. Zulassung einer Software (siehe www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste-19-11-2015/vw-abgastest-koalition-von-politik-und-autokonzernen.html), welche das Fehlen eines Filters bei der AU-OBD anzeigen würde?
Wenn nein, warum nicht?
10. Hat die Bundesregierung eigene Untersuchungen zu OBD-Manipulationen veranlasst, und wenn ja, welche Ergebnisse liegen hier ggf. vor, und wenn nein, warum nicht?
11. Welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich des Einbaus von Sensoren in Neufahrzeugen, die die Abgaswerte erfassen und über die On-Board-Elektronik auslesbar wären, und hat sie hier bereits Maßnahmen zur Einführung dieser Sensoren ergriffen, und wenn nein, warum nicht?
12. Welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich einer deutschlandweit für alle Fahrzeugtypen verpflichtenden Endrohrmessung zur Gewährleistung der Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten, und wird sie diesbezüglich etwas unternehmen?

Berlin, den 12. April 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion