

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8121 –**

Position der Bundesregierung zur verpflichtenden Abgasuntersuchung

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Bei On-Board-Diagnose-(OBD)-Fahrzeugen kann immer dann auf die Messung der Emissionen am Auspuffendrohr verzichtet werden, wenn bei der Überprüfung des OBD-Systems keine Fehler festgestellt wurden (zweistufiges Abgasuntersuchungsprüfverfahren). Die Ergebnisse des Vorhabens der Bundesanstalt

für Straßenwesen (BASt) „Endrohrmessung versus OBD“ zeigen bei der Anwendung der generellen Abgasmessung auf dem heutigen messtechnischen Stand gegenüber dem zweistufigen Verfahren keine bessere Fehlererkennung.

2. Bei wie vielen in Deutschland zugelassenen Pkw (absolut und in Prozent) ist derzeit bei der AU eine tatsächliche Abgasmessung am Endrohr vorgeschrieben?

Da die Abgasuntersuchung (AU) von verschiedenen voneinander unabhängigen Prüfdiensten durchgeführt wird, gibt es hierzu keine bundesweit gesicherte Statistik.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfungen zu Weiterentwicklungsmöglichkeiten der AU-Vorschriften sind noch nicht abgeschlossen.

5. Durch welche Maßnahmen ist sichergestellt, dass die AU in den berechtigten Werkstätten ordnungsgemäß ausgeführt wird, und sieht die Bundesregierung diesbezüglich Änderungsbedarf?

Die Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung der AU und die Schulung der verantwortlichen Personen und Fachkräfte ist sowie die Aufsicht hierüber in der Anlage VIIIc zur StVZO hinreichend geregelt. Die Bundesregierung sieht hierzu keinen Änderungsbedarf. Die Bundesregierung prüft jedoch auch Möglichkeiten, ob die Durchführung der AU noch besser harmonisiert werden kann.

6. Wie hoch ist die jährliche kumulierte Summe der Ausgaben deutscher Pkw-Halter für die AU?

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) gibt einen Gebührenrahmen für die Durchführung der AU vor. Innerhalb dieses Rahmens können die Prüforganisationen ihre Gebühren selber festlegen. Eine bundesweit gesicherte Statistik über die jährlichen Gesamtausgaben aller Fahrzeughalter für die AU liegt deshalb nicht vor.

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)?
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?

Die Fragen 7 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Feststellung von manipulierten bzw. ausgebauten Dieselpartikelfiltern ist heute bereits über die vorgeschriebene Sichtprüfung während der periodischen Hauptuntersuchung (HU) möglich. Darüber hinaus ist das Erkennen eines Totalausfalls bzw. Ausbaus des Dieselpartikelfilters durch die OBD bereits heute Bestandteil der für Neufahrzeuge geltenden Vorschriften. Es ist jedoch zu prüfen, inwiefern durch das Zusammenspiel dieser Maßnahmen das Erkennen des Ausbaus von Partikelfiltern bereits wirksam möglich ist und ob dies weiter verbessert werden kann.

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?

Bei der Prüfung der Weiterentwicklung der AU-Vorschriften werden auch die Themen OBD und Motorsoftware berücksichtigt.

10. Hat die Bundesregierung eigene Untersuchungen zu OBD-Manipulationen veranlasst, und wenn ja, welche Ergebnisse liegen hier ggf. vor, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat keine Untersuchungen zu OBD-Manipulationen durch den Fahrzeughalter veranlasst.

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?

Die OBD-Vorschriften sind europäisch bzw. international geregelt und werden kontinuierlich weiterentwickelt. Eine mögliche zukünftige (Teil-)Ausrichtung auf sogenannte On-Board-Messungen (OBM) ist Bestandteil der Prüfung zur Verbesserung der bestehenden Regelwerke.

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?

Die Bundesregierung prüft die Weiterentwicklung der Abgasuntersuchung (AU), damit die abgasrelevanten Fahrzeugeinrichtungen verlässlich überprüft werden können.