

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Reform der regelmäßigen Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen**

Mit der Hauptuntersuchung (HU) von Kraftfahrzeugen soll sichergestellt werden, dass nur verkehrssichere und vorschriftsgemäße Fahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen. Mit der Abgasuntersuchung (AU) als Teil der HU wird zudem eine grundsätzliche Prüfung der Umweltverträglichkeit durchgeführt. Die AU ersetzt dabei nicht die umfangreichen Untersuchungen der Konstruktion von Motor und Abgasreinigungsanlage sowie der Abgaswerte, wie sie im Typgenehmigungsverfahren durchgeführt werden, sondern soll die grundsätzliche Funktionstüchtigkeit der Abgasreinigungsanlage bei jedem einzelnen Fahrzeug schnell und kostengünstig nachweisen.

Dieser reduzierte Prüfumfang bedeutet in der Folge allerdings, dass nicht alle abgasrelevanten Mängel während der AU erkannt werden können. Beispielsweise sieht die AU bislang kein Testverfahren vor, um erhöhte Stickoxidemissionen zu erkennen. Auch wurde bis Ende 2017 an Fahrzeugen grundsätzlich keine Messung der Abgaswerte am Endrohr vorgenommen, wenn das On-Board-Diagnosesystem keine Fehlermeldung ausgegeben hatte. Dadurch ist es möglich, dass manipulierte oder defekte Systeme unerkant bleiben.

Während mit der verpflichtenden Endrohrmessung die AU bereits verbessert wurde, tritt eine weitere Verbesserung in Form der Messung der Partikelanzahl erst im Jahr 2021 in Kraft. Diese Messung gilt jedoch nur für Dieselfahrzeuge, obwohl Prüforganisationen dies auch für Benzin-Pkws empfehlen (vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article204031958/Abgasuntersuchung-Seit-wieder-am-Auspuff-gemessen-wird-fallen-deutlich-mehr-Autos-durch.html>). Auch hat die Bundesregierung die von den Prüforganisationen durchzuführende Prüfprozedur noch nicht festgelegt. Gänzlich unklar ist, ob, und wie die Bundesregierung als Folge des Abgasskandals die AU auch dahin gehend reformieren möchte, dass Fahrzeuge auf besonders auffällige Stickoxidwerte geprüft werden. Zuletzt wurden im Abschlussbericht eines Forschungsprojektes im Auftrag des Umweltbundesamtes (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fortentwicklung-der-abgasuntersuchung>) sowie durch Umweltverbände wie die Deutsche Umwelthilfe (vgl. <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/weiterentwicklung-der-periodischen-abgasuntersuchung-dringend-erforderlich-deutsche-umwelthilfe-ste/>) Vorschläge vorgelegt, wie eine kostengünstige und schnelle Prüfung der Stickoxidemissionen im Rahmen der AU erfolgen könnte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Abgasuntersuchungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2019 (hilfsweise: 2018) an Diesel- und Benzin-Pkws jeweils durchgeführt, und wie viele Abgasuntersuchungen wurden im Jahr 2017 an Diesel- und Benzin-Pkws jeweils durchgeführt?
2. Wie viele dieser Pkws hatten nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf die Abgasuntersuchung keine Mängel, wie viele hatten maximal geringe Mängel, wie viele hatten maximal erhebliche Mängel, wie viele hatten maximal gefährliche Mängel, und wie viele waren verkehrsunsicher (bitte nach den in Frage 1 genannten Jahren sowie nach Benzin-Pkws und Diesel-Pkws aufschlüsseln)?
3. Inwiefern hat die Wiedereinführung der generellen Endrohrmessung zu Veränderungen bei der Anzahl der festgestellten Mängel und deren Schwere geführt?
4. Zu welchen Erkenntnissen über bislang unerkannte Defekte, Manipulationen oder anderweitig erhöhte Abgaswerte hat die Wiedereinführung der Endrohrmessung geführt?
5. Wann wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß der AU-Richtlinie das Messverfahren und die zulässigen Grenzwerte festlegen, damit die ab dem Jahr 2021 bei Dieselfahrzeugen verpflichtende Überprüfung der Partikelanzahl durchgeführt werden kann?
6. Aus welchen Gründen wurden die oben genannten Festlegungen bislang noch nicht getroffen?
7. Welche Festlegungen müssen konkret erfolgen, damit die Überprüfungen durchgeführt werden können?
8. Auf welche Festlegungen hat sich die Bundesregierung bereits verständigt?
9. Wann ist aus Sicht der Bundesregierung der späteste mögliche Zeitpunkt, um alle noch offenen Aspekte zur verpflichtenden Überprüfung der Partikelanzahl festzulegen, damit die Überprüfungen tatsächlich ab dem Jahr 2021 von allen Prüforganisationen durchgeführt werden können?
10. Welche Vorbereitungen und Maßnahmen – einschließlich etwaiger Forschungsprojekte – wurden von der Bundesregierung bislang durchgeführt, um diese Festlegungen treffen zu können (bitte etwaige Forschungsprojekte nach Auftraggebern, Auftragnehmern, Zuwendungshöhen und Laufzeiten aufschlüsseln)?
11. Welche Vorkehrungen wurden von der Bundesregierung und den nachgeordneten Behörden der Bundesministerien (einschließlich Physikalisch-Technische Bundesanstalt) bislang getroffen, um sicherzustellen, dass die für die Messung notwendigen Prüfgeräte rechtzeitig zugelassen werden können und auf dem Markt verfügbar sind?
12. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Überprüfung der Partikelanzahl tatsächlich ab dem Jahr 2021 erfolgen wird?
13. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung festgelegt, dass die Überprüfung der Partikelanzahl nur für Autos mit Dieselmotor eingeführt wird, obwohl auch für Pkws mit Ottomotoren mit Direkteinspritzung ein Grenzwert für Partikelemissionen existiert?
14. Plant die Bundesregierung, die Überprüfung der Partikelanzahl auch auf Autos mit Ottomotoren mit Direkteinspritzung auszuweiten, und wenn nein, warum nicht?

15. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Abschlussbericht „Fortentwicklung der Abgasuntersuchung“, der im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellt wurde (vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fortentwicklung-der-abgasuntersuchung>), in Bezug auf eine Fortentwicklung der Abgasuntersuchung?
16. Teilt die Bundesregierung die Erkenntnis des oben genannten Abschlussberichtes, „dass die Ergänzung des AU-Messprogramms um den Luftschadstoff NO<sub>x</sub> mit den vorgenannten Messmethoden grundsätzlich messtechnisch leistbar und gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist“?
17. Inwiefern wird die Bundesregierung die Erkenntnis aus dem oben genannten Abschlussbericht aufgreifen, indem sie Messmethoden für Stickoxide entwickeln und eine Messung im Rahmen der Abgasuntersuchung vorschreiben wird?
18. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den konkreten Vorschlag aus dem oben genannten Abschlussbericht, im Rahmen der Abgasuntersuchung entweder eine Untersuchung unter Last mit einer Kraft von mind. 500 N und einer Geschwindigkeit von 20 km/h auf einem Rollenprüfstand oder eine Mini-PEMS-Kurzfahrt (PEMS = portable Emissionsmesstechnik) mit Beschleunigung auf 20 km/h und anschließendem Abbremsen auf 0 km/h (1. Gang) durchzuführen?
19. Welche Synergien ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung, wenn diese Messung der Stickoxidemissionen mit der einzuführenden Überprüfung der Partikelanzahl kombiniert würde?

Berlin, den 24. März 2020

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

