

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Wilhelm Josef Sebastian und der Fraktion der CDU/CSU

Überprüfung der Reparatur bei schwer verunfallten Autos

Immer wieder von Fachleuten beklagt, aber bis heute nicht behoben, ist das Problem, dass unsachgemäß und schlecht reparierte Fahrzeuge ohne jegliche Überprüfung wieder dem Verkehr zugeleitet werden. Organisationen wie der TÜV oder die DEKRA gehen davon aus, dass bis zu 20 % aller verunfallter Fahrzeuge in Eigenreparatur durch den Fahrzeugbesitzer oder Bekannte hergerichtet, aber verkehrsuntüchtig, auf die Straße gelangen. Da die Technik immer komplexer und die Reparatur dadurch immer komplizierter werden, nimmt die Gefährdung für den Verkehr Jahr für Jahr zu.

Diese Handlungsweise in der Privatreparatur wird u. a. durch die Möglichkeit der „fiktiven Abrechnung“ (so von Beobachtern bezeichnet) mit den Versicherungen erleichtert. 30 bis 40 % der Geschädigten wählen diese Art der Kostenerstattung, bei der die Versicherung den Entschädigungsbetrag allein auf Grund eines Gutachtens auszahlt, egal wie viel die spätere Reparatur wirklich gekostet hat oder wo sie durchgeführt wurde.

Bei der Forderung nach einer fachgerechten Unfallreparatur geht es jedoch nicht nur um die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es geht auch um den Schutz der Käufer von gebrauchten Unfallwagen, um die Reduzierung von Schwarzarbeit und um die Verminderung der Zahl der endgültig verschwundenen gestohlenen Fahrzeuge, die in den Versicherungsprämien zu Buche schlagen. Ohne dramatisieren zu wollen, ist es fachlich geboten und politisch notwendig, diesem Sachverhalt auf den Grund zu gehen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Gefahr ein, die durch verunfallte und wieder dem Verkehr zugeführte Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland besteht – Schätzungen von Experten besagen, dass jährlich so bis zu 30 000 Unfälle zusätzlich verursacht werden?
2. Liegen der Bundesregierung Zahlen vor, aus denen hervorgeht, wie hoch der Schaden ist, der durch Unfallfahrzeugen bei erneuten Unfällen entsteht?

3. Welche Aussagen trifft die Studie, die von der Bundesregierung laut Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Bundestagsdrucksache 14/6553 vom 4. Juli 2001) 1999 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Auftrag gegeben worden ist?
4. Welche politischen Handlungsmaßnahmen ergeben sich aus den Ergebnissen der BASt?
5. Wie will die Bundesregierung eine Überprüfung verunfallter Fahrzeuge gesetzlich regeln?
6. Wie will sie in diesen Regelungen festlegen, ab welchem Unfallgrad ein Fahrzeug einer Überprüfung zugeführt werden muss?
7. Wer soll diese Einschätzung vornehmen?
8. Wer sollte nach Auffassung der Bundesregierung die Sonderprüfung der Fahrzeuge vornehmen?
9. Wer soll nach Auffassung der Bundesregierung die Kosten für die Überprüfung übernehmen?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, „fiktive Abrechnungen“ mit den Versicherungen, bei denen nicht die Rechnung einer Fachwerkstatt, sondern lediglich ein Kosten-Gutachten erstattet wird, zukünftig zu verhindern?

Berlin, den 26. November 2001

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)

Dirk Fischer (Hamburg)

Eduard Oswald

Dr.-Ing. Dietmar Kansy

Renate Blank

Georg Brunnhuber

Hubert Deittert

Peter Götz

Manfred Heise

Norbert Königshofen

Dr. Hermann Kues

Peter Letzgus

Eduard Lintner,

Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)

Dr. Michael Meister

Norbert Otto (Erfurt)

Hans-Peter Repnik

Heinz Schemken

Wilhelm Josef Sebastian

Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion