

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Michael Kauch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/2435 –**

Bürokratischer Aufwand und Erfolg der Abgasuntersuchungen

Vorbemerkung der Fragesteller

In § 47a Abs. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist die grundsätzliche Pflicht für Kraftfahrzeuge zur Durchführung einer Abgasuntersuchung (AU) geregelt. Ausgenommen sind unter anderem Motorräder, Fahrzeuge mit Benzinmotor, die vor dem 1. Juli 1969 zugelassen worden sind, sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Dieselfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1977 zugelassen worden sind.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1993 wurde die Abgassonderuntersuchung (ASU), welche allein für Kfz mit Benzinmotoren verpflichtend war, von der heutigen AU abgelöst, nach der auch Dieselfahrzeuge und Benzinfahrzeuge mit geregelter Katalysator untersucht werden müssen. Die AU soll sicherstellen, dass das Abgasverhalten der im Verkehr befindlichen Kfz über deren gesamte Nutzungszeit den festgelegten Grenzwerten entspricht.

Die zeitlichen Intervalle zwischen den Untersuchungen sind in Anlage XI zur StVZO geregelt. Kfz mit Ottomotoren ohne Drei-Wege-Katalysator sowie Dieselnutzfahrzeuge über 3,5 t müssen jährlich zur AU. Für Benzin-PKW mit geregelter Katalysator, Diesel-PKW und Dieselnutzfahrzeuge unter 3,5 t besteht erstmals 3 Jahre nach Zulassung, dann alle 2 Jahre eine Überprüfungspflicht.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die regelmäßige technische Überwachung des Abgasverhaltens der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge ist in der Europäischen Union für alle Mitgliedstaaten verbindlich vorgeschrieben. Die Einzelheiten sind in der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 (ABl. EG Nr. L 46 S. 1) festgelegt. Diese Richtlinie wurde zuletzt durch die Richtlinie 2003/27/EG der Europäischen Kommission vom 3. April 2003 (ABl. EG Nr. L 90 S. 41) an den technischen Fortschritt in Bezug auf die Prüfung der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen angepasst. Die Vorschriften über die Abgasuntersuchung nach

§ 47a Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bauen auf den Anforderungen dieser Richtlinie(n) auf.

Die Bundesregierung arbeitet bereits an einem Konzept zur Zusammenfassung von Hauptuntersuchung (HU) nach § 29 StVZO und Abgasuntersuchung (AU) nach § 47a StVZO. Das Konzept sieht unter anderem vor, dass für moderne, mit On-Board-Diagnose (OBD) ausgerüstete Kraftfahrzeuge, die ab 1. Januar 2006 erstmals in den Verkehr kommen, die AU als eigenständige Untersuchung abgeschafft wird. Sie wird in die HU integriert und somit Teil der neuen HU. Ab 2010 soll das neue Konzept dann auch für alle anderen AU-pflichtigen Kraftfahrzeuge gelten.

Erhalten bleibt die Möglichkeit, das Abgasverhalten des Kraftfahrzeugs als Teiluntersuchung der HU in dafür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten prüfen zu lassen. Fahrzeughalter, die ihr Kraftfahrzeug nach den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers warten lassen, können diese Teiluntersuchung damit weiterhin, beispielsweise im Rahmen der „großen Motorinspektion“, mit erledigen lassen.

1. Wie viele Kraftfahrzeuge wurden seit Einführung der AU jährlich untersucht?

Die jährlich durchgeführten AU und ihre Ergebnisse werden statistisch nicht kontinuierlich erfasst. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass pro Jahr im Durchschnitt ungefähr die Hälfte des AU-pflichtigen Kraftfahrzeugbestandes einer AU unterzogen wird. Die nachstehende Tabelle zeigt die Kfz-Bestandsentwicklung (einschließlich der vorübergehend stillgelegten Kfz) von 1994 bis 2003 mit den in etwa in diesen Jahren durchgeführten AU:

(Monat/Jahr)	7/1994	7/1995	7/1996	7/1997	7/1998	7/1999	1/2001	1/2002	1/2003
Pkw	39,8	40,4	41,0	41,4	41,7	42,3	43,8	44,4	44,7
Nfz*)									
unter 3,5 t	1,7	1,8	1,9	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,3
über 3,5 t	1,3	1,3	1,3	1,2	1,4	1,3	1,3	1,3	1,2
Insgesamt:	42,8	43,5	44,2	44,5	45,1	45,7	47,3	48,0	48,2
AU ca:	21,3	21,7	22,1	22,3	22,5	22,8	23,7	24,0	24,1

*) einschließlich Kraftomnibusse, Wohnmobile, andere Kfz
– Angaben in Mio.

2. Wie ist die Altersstruktur der untersuchten Fahrzeuge?

Die Altersstruktur stellt sich für den Kfz-Bestand (einschließlich der vorübergehend stillgelegten Kfz) insgesamt wie folgt dar:

(Monat/Jahr)	7/1994	7/1995	7/1996	7/1997	7/1998	7/1999	1/2001	1/2002	1/2003
Pkw Gesamt:	39,8	40,4	41,0	41,4	41,7	42,3	43,8	44,4	44,7
davon:									
3 bis 5 Jahre	11,3	11,0	10,1	9,5	9,8	10,1	10,4	10,6	10,3
5 bis 7 Jahre	8,4	8,7	9,7	10,5	10,5	9,3	8,7	9,0	9,3
älter als 7 Jahre	15,1	15,7	15,9	16,0	16,3	17,2	17,5	18,1	18,5

(Monat/Jahr)	7/1994	7/1995	7/1996	7/1997	7/1998	7/1999	1/2001	1/2002	1/2003
Nfz*) Gesamt:	3,0	3,1	3,2	3,1	3,4	3,4	3,5	3,6	3,5
davon:									
3 bis 5 Jahre	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9
5 bis 7 Jahre	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6
älter als 7 Jahre	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,4	1,5	1,5	1,5

*) einschließlich Kraftomnibusse, Wohnmobile, andere Kfz
– Angaben in Mio.

Daraus kann folgende Altersstruktur (in %) der bei der AU untersuchten Fahrzeuge abgeleitet werden:

(Monat/Jahr)	7/1994	7/1995	7/1996	7/1997	7/1998	7/1999	1/2001	1/2002	1/2003
Pkw Gesamt:	100	100	100	100	100	100	100	100	100
davon:									
3 bis 5 Jahre	28,4	27,2	24,6	22,9	23,5	23,8	23,7	23,9	23,0
5 bis 7 Jahre	21,1	21,5	23,7	25,4	25,2	22,0	19,9	20,3	20,8
älter als 7 Jahre	37,9	38,9	38,8	38,6	39,1	40,7	40,0	40,8	41,4
Nfz*) Gesamt:	100	100	100	100	100	100	100	100	100
davon:									
3 bis 5 Jahre	30,0	29,0	25,0	25,8	20,6	23,5	22,9	22,2	25,7
5 bis 7 Jahre	16,7	19,4	21,9	25,8	23,5	20,6	20,0	16,7	17,1
älter als 7 Jahre	36,7	38,7	37,5	38,7	35,3	41,2	42,9	41,7	42,9

*) einschließlich Kraftomnibusse, Wohnmobile, andere Kfz
– Angaben in %

3. Welche Ergebnisse wurden bei den Untersuchungen erzielt, insbesondere wie häufig wurden die Fahrzeuge in den ersten 3, 5 und 7 Jahren seit Neuzulassung beanstandet?

Erhebungen zur AU wurden in Zusammenarbeit mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), den TÜV und DEKRA

- 1994 auf der Basis von rund 29 000 Benzin- und 11 000 Diesel-Kfz
- 1997 auf der Basis von rund 28 000 Benzin- und 10 000 Diesel-Kfz

durchgeführt. Diese haben gezeigt, dass bei Kfz mit einem Alter von 4 bis 6 Jahren ein signifikanter Anstieg der Beanstandungsquote feststellbar war.

Die AU-Mängelstatistik 2002 des ZDK weist auf der Basis von insgesamt rund 4 Millionen erfassten Kfz eine durchschnittliche Mängelquote von 7,1 % aus und bestätigt damit vom Grundsatz die Tendenz der vorgenannten Erhebungen.

Während sie beispielsweise für neuere, mit On-Board-Diagnose und regelmäßigem Katalysator ausgerüstete Benzin-Pkw eine Beanstandungsquote von 3 % und bei Benzin-Pkw mit regelmäßigem Katalysator (G-Kat) eine von rund 6 % ausweist, steigt die Mängelquote bei älteren, ohne besondere Abgasreinigungsanlage ausgerüsteten Benzin-Pkw auf über 16 % an.

Bei den rund 600 000 Dieselfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von kleiner/gleich 3,5 t lag der Anteil der Fahrzeuge mit Mängeln bei ca. 6,5 %; bei den 225 000 Dieselfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t lag der Anteil bei 7,8 %.

4. Lässt sich aus diesen Ergebnissen ein Zusammenhang zwischen dem Alter bzw. der Laufleistung der Fahrzeugmotoren und der Nichterfüllung der Anforderungen nach der AU erkennen, und wenn ja, welcher?

Die Ergebnisse der Erhebungen von 1994 und 1997 lassen erkennen, dass mit zunehmender Laufleistung bzw. zunehmendem Lebensalter der Kfz die AU-Beanstandungsquote ansteigt.

5. Wenn ein Zusammenhang feststellbar ist, ab welchem Alter bzw. welcher Laufleistung der Fahrzeuge steigt die Häufigkeit der Beanstandungen erkennbar an?

Die Ergebnisse der vorgenannten Erhebungen haben gezeigt, dass die Beanstandungsquoten ab einer Laufleistung von mehr als 40 000 km stetig beziehungsweise im Bereich von 4 bis 6 Jahren nach Erstzulassung besonders stark angestiegen sind.

Um aktuellere AU-Erkenntnisse zu gewinnen, erfassen die TÜV, der DEKRA und der ZDK zurzeit die AU-Daten von Benzin-Pkw mit G-Kat und On-Board-Diagnosesystem. Die Auswertung dieser Daten soll in der ersten Hälfte 2006 laufleistungsbezogen erfolgen.

6. Sind seit Einführung der AU Auswirkungen auf die Schadstoffemissionen des Verkehrs festzustellen, und wenn ja, welche sind dies?

Ist insbesondere erkennbar, ob moderne Motorengenerationen mit größeren Wartungsintervallen auskommen?

Mit dem Emissionsberechnungsmodell „TREMODO“ (Transport Emission Estimation Model), das den motorisierten Verkehr in Deutschland hinsichtlich seiner Verkehrs- und Fahrleistungen, des Energieverbrauchs und den zugehörigen Luftschadstoffemissionen für den Zeitraum 1980 bis 2020 abbildet, lassen sich die AU-Auswirkungen auf die Schadstoffemissionen des Verkehrs nicht berechnen.

Die gesamte Emissionsminderung, die durch Reparatur der in der AU auffälligen G-Kat-Pkw erreicht wurde, ist im Rahmen des von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführten Forschungsvorhabens „Abgasuntersuchung – Erfolgskontrolle: Ottomotor-G-KAT“ für das Bezugsjahr 1997 berechnet worden. Danach betrug die Effizienz der AU in Bezug auf die Emission von Kohlenwasserstoffen (HC) ca. 12 %, Kohlenmonoxid (CO) ca. 13 % und Stickoxiden (NO_x) ca. 7 % (Berichte der BASt-Fahrzeugtechnik; Heft F 37). Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu größeren Wartungsintervallen durch moderne Motorengenerationen vor.