Bundesrat Drucksache 530/1/92

14.09.92

U

Empfehlungen
der Ausschüsse

zur

Entschließung des Bundesrates über Maßnahmen zur Verminderung der Ozon-Belastung

- Antrag des Landes Berlin -

Punkt der 646. Sitzung des Bundesrates am 25. September 1992

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Bundesrat, die Entschließung nach Maßgabe nachstehender Änderungen anzunehmen:

1. Zu Abschnitt I

Abschnitt I ist zu streichen.

Begründung: (gegenüber dem Plenum)

Die Richtlinie über die Luftverschmutzung durch Ozon ist vom Rat bereits gebilligt worden. Die deutschen Vertreter haben bei den Beratungen bei der EG-Kommission im Sinne des Antrags darauf hingewirkt, die in Artikel 8 genannte Frist (ursprünglich 5 Jahre) zu verkürzen. (Gültige Formulierung: sobald wie möglich, spätestens jedoch 4 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.)

Ausgeliefert am 16. SEP. 1992

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2
Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0720-2946

530/11/82

2. Zu Abschnitt II

Abschnitt II ist wie folgt zu fassen:

"II. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sobald wie möglich einen detaillierten nationalen Maßnahmenplan zur Senkung der Vorläuferstoffe für die Photooxidantienbildung (Stickoxide und flüchtige organische Verbindungen) vorzulegen, der eine Vorbildfunktion hat. Der Maßnahmenplan sollte als Stufenplan angelegt sein und konkrete Reduktionsziele der Vorläuferstoffe sowie die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Schritte festlegen. Die hierzu notwendigen Rechtsgrundlagen sind zu schaffen. Als Maßnahmen sind dabei auch weiträumige Verkehrsbeschränkungen und weitere Schritte zur Vermeidung von Lösemittelemissionen in Betracht zu ziehen."

Begründung: (gegenüber dem Plenum)

Die mit der Vorlage angestrebte Zielsetzung einer Einhaltung des Schwellenwertes der EG-Richtlinie für den Gesundheitsschutz (110 µg/m³ als 8-Stunden-Mittel) bis 1996 ist zwar aus Vorsorgegesichtspunkten grundsätzlich zu begrüßen, muß jedoch als unrealistisch betrachtet werden. Es ist sogar fraglich, ob ein solcher Schwellenwert durch nationale Maßnahmen allein jemals erreicht werden kann, da dieser Wert bereits zeitweilig durch die weiträumige Hintergrundkonzentration der Troposphäre auf der Nordhalbkugel in den Europa entsprechenden Breitengraden (z.B. auch auf dem Atlantik) überschritten wird.

Bei den gegebenen Unsicherheiten über die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Reduktion von Vorläuferstoffen auf die Ozonkonzentrationen sollte deshalb auf die Festlegung dieses Zielwertes sowie auf ein konkretes Datum zu seiner Einhaltung verzichtet werden.

3. Zu Abschnitt III - neu -

Nach Abschnitt II ist folgender Abschnitt III anzufügen:

"III. Die Bundesregierung wird gebeten, sich im Sinne eines Langfristkonzepts zur Emissionsminderung von Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen als Vorläufersubstanzen bei der Entstehung des Ozons dafür einzusetzen, daß die gesetzlichen Vorgaben zur Abgasentgiftung bei Pkw und insbesondere bei Lkw auf EG-Ebene zum einen deutlich verschärft werden, zum anderen die Realisierungsfristen gegenüber den geltenden und geplanten EG-Richtlinien deutlich verkürzt werden.

Das gleiche gilt im übrigen für Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs aller Kraftfahrzeuge, die nach dem Stand der Technik ohne weiteres möglich sind."

Die Begründung der Entschließung ist wie folgt zu ergänzen:

"Weder die ab 01.01.1993 verbindlichen EG-Richtlinien zur Schadstoffminderung bei Pkw, noch viel weniger die angestrebten weiteren Stufenpläne bei Pkw und Lkw schöpfen den marktwirtschaftlich vertretbaren Rahmen des Standes der Technik aus.

Die Standards und Realisierungsfristen üben außerdem zu wenig Druck auf Forschung und Entwicklung mit dem Ziel des Vorantreibens des Standes der Technik aus.

Nach nunmehr 8 Jahren nach Einführung der Katalysatortechnik auf dem deutschen Automobilmarkt stehen der Schadstoffminimierung der Fahrzeuge noch immer Markt- und Verkaufsargumente im Wege.

Solange beim Neukauf und in der Automobilwerbung die Argumente "Größer, Stärker, Schneller" sowie teure Ausstattungsdetails wie Leichtmetallfelgen, Metalleffektlackierungen, Auto-Hifi-Anlagen usw. nach wie vor Vorrang vor besserer Umweltverträglichkeit haben, scheint noch genügend wirtschaftlicher Spielraum für besseres und

530/11/92

dauerhafteres Schadstoffverhalten der Fahrzeuge gegeben.

Aus fachlicher Sicht ist mit vertretbarem Aufwand bei Benzinmotoren mit geregeltem Katalysator bereits nach dem aktuellen Stand der Technik mindestens eine weitere Halbierung des Ausstoßes gasförmiger Schadstoffe über alle realistischen Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen.

Bei Dieselmotoren und hier vor allem bei Lkw ist das Minderungspotential in der Partikelemission durch Einführung der Rußfiltertechnik noch deutlich höher. Bei den gasförmigen Schadstoffen im Abgas von Dieselmotoren sind vor allem die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung der Stickoxidemissionen noch nicht ausgeschöpft. Auch hier ist Maßnahmen an Lkw wegen des entscheidenden Anteils an den NO_x-Emissionen Vorrang zu geben.

Im Sinne der genannten Argumente wird die Bundesregierung gebeten, so rasch als möglich einen verbesserten Maßnahmenplan vorzulegen, der über die bisherigen Überlegungen zur Schadstoffminderung aus Straßenverkehrsquellen und zu Realisierungsfristen deutlich hinausgeht.

Dieser Maßnahmenplan muß von dem Gedanken getragen werden, den Stand der Technik, der zumindest bei Benzinmotoren seit Mitte der siebziger Jahre (Katalysatortechnik am US-Markt) nahezu unverändert gilt, deutlich voranzutreiben. Bei Dieselmotoren sind zumindest die gegebenen technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, was bisher nicht geschehen ist, und es ist der Stand der Technik weiter zu verbessern."

4. Zur Begründung

An die Begründung ist folgender Text anzufügen:

'Maßnahmen allein auf der EG-Ebene reichen nicht aus. Die Bundesregierung soll von der Ermächtigung des § 40 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Gebrauch machen, eine entsprechende Rechtsverordnung vorzulegen und prüfen, ob und ggf. wie das Bundes-Immissionsschutzgesetz so geändert werden muß, damit auch großräumige Beschränkungen des Straßenverkehrs rechtlich abgesichert sind. Auf die Untersuchungen zur notwendigen großräumigen Beschränkung des Straßenverkehrs für eine effektive Reduktion der Ozonbelastung wird hingewiesen."