Bundesrat **Drucksache** 530/92

24.07.92

U

Antrag

des Landes Berlin

Entschließung des Bundesrates über Maßnahmen zur Verminderung der Ozon-Belastung

DER REGIERENDE BÜRGERMEISTER
VON BERLIN

Berlin, den 21. Juli 1992

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Dr. Berndt Seite

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat von Berlin hat zur Durchführung eines Beschlusses des Abgeordnetenhauses von Berlin beschlossen, dem Bundesrat die anliegende

Entschließung des Bundesrates über Maßnahmen zur Verminderung der Ozon-Belastung

zuzuleiten.

Ich bitte, den Antrag gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung den zuständigen Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Eberhard Diepgen

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

Anlage

Entschließung des Bundesrates
über Maßnahmen zur Verminderung der Ozon-Belastung

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,

I. die EG-Kommission bei dem Erlaß der geplanten Richtlinie über die Luftverschmutzung durch Ozon zu unterstützen und auf eine Verkürzung der in Artikel 8 genannten Frist bis zur Vorlage eines Berichtes der EG-Kommission mit geeigneten Vorschlägen zur Kontrolle der Luftverschmutzung durch Ozon hinzuwirken

und

II. zur Beratung mit der Kommission gemäß Art. 7 einen Maßnahmenplan zu erstellen, der eine Einhaltung des Schwellenwertes für den Gesundheitsschutz bis Jahre 1996 zum Ziel hat.

Als Maßnahmen sollen dabei auch weiträumige Verkehrsbeschränkungen oder andere Maßnahmen zur Minderung der Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen mit dem Ziel der Verringerung der Ozon-Belastung durch Rechtsverordnungen der Länder in Betracht gezogen werden.

Der Maßnahmenplan kann ggf. auch nach den Realisierungsfristen bzw. den Realisierungsmöglichkeiten der Maßnahmen gestuft werden.

Begründung:

Der Entwurf der EG-Richtlinie legt im Anhang I verschiedene Schwellenwerte fest. Der Schwellenwert für den Gesundheitsschutz von 110 ug/m^3 als Mittelwert über 8 Stunden folgt der Empfehlung der WHO (in Air Quality Guidelines for Europe, 1987) und entspricht wegen der üblichen Tagesgänge nahezu auch der Maximalen Immissions-Konzentration für Ozon (VDI-Richtlinie 2310, Blatt 15) von 120 ug/m^3 als 1/2 h-Mittelwert. Dieser Schwellenwert für den Gesundheitsschutz wird häufig überschritten.
Das langfristige Ziel der Luftreinhaltepolitik muß es sein, den Schwellenwert für den Gesundheitsschutz einzuhalten. Hierfür ist

530/92

es erforderlich, die Emissionen der Vorläuferstoffe, Stickoxide und flüchtige Kohlenwasserstoffe, erheblich zu mindern. Aus der wissenschaftlichen Literatur ist es bekannt, daß wegen der komplizierten Ozon-Bildungsmechanismen, die Minderung der Ozon-Belastung nicht proportional der Verminderung der Emissionen der Vorläuferstoffe folgt - sondern in vielen Fällen erheblich geringer ist. Ein rationales Vorgehen erfordert daher, daß zu den Schritten zur Emissionsminderung der Vorläuferstoffe jeweils auch eine Einschätzung der Auswirkung auf die Minderung der Ozon-Belastung gegeben wird, um so die wirksamsten Schritte aufzuzeigen und den Zusammenhang zwischen erreichbarer Minderung der Ozon-Belastung und dem Aufwand und dem Zeitbedarf für die Durchführung der Maßnahmen zu erkennen.

Ein derartiger Maßnahmenplan bzw. eine Zusammenstellung von Maßnahmenmöglichkeiten ist erforderlich für die nach Artikel 7 des Entwurfs der Richtlinie durchzuführenden Konsultationen der Mitgliedsstaaten mit der EG - Kommission. Viele Maßnahmen können in dieser Zusammenstellung der Bundesregierung auch darum nur als Maßnahmemöglichkeiten aufgeführt werden, weil für ihre Durchführung eine Abstimmung mit der EG-Kommission und den anderen EG-Mitgliedstaaten erforderlich ist.

Die Auswertung von Episoden mit hoher Ozon-Belastung zeigt (siehe u.a. Bericht des Länderausschusses für Immissionsschutz), daß die Ozon-Belastung ein sehr großräumiges Problem ist. Eine wirksame Minderung der Ozon-Belastung ist auch aus diesem Grund nur im Zusammenwirken mit der EG-Kommission und den anderen EG-Mitgliedstaaten erreichbar.

Um einen wirksamen Schutz der Gesundheit vor hohen Ozon-Belastungen zu erreichen wird die Bundesregierung gebeten, schnellstmöglichst einen Maßnahmeplan vorzulegen. Da bei der Erörterung der EG-Richtlinie von Vertretern mehrerer EG-Mitgliedstaaten der Wunsch geäußert worden ist, bereits vor Ablauf der 5-Jahresfrist zu abgestimmten Maßnahmen in der EG zu kommen, muß erwartet werden, daß sowohl die EG-Kommission als auch viele Mitgliedsstaaten zu Verhandlungen über ein abgestimmten Maßnahmenplan bereits in naher Zukunft bereit sein werden.

Bundesrat Drucksache 530/92 (Beschluß)

25.09.92

Beschluß
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates über Maßnahmen zur Verminderung der Ozon-Belastung

Der Bundesrat hat in seiner 646. Sitzung am 25. September 1992 die nachstehende Entschließung angenommen:

1. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, so bald 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.

2. 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 an-

...

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, 5300 Bonn 2
ISSN 0720-2946

deren 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.

Begründung:

Die EG-Richtlinie legt im Anhang I verschiedene Schwellenwerte fest. Der Schwellenwert für den Gesundheitsschutz von 110 µg/m³ als Mittelwert über acht Stunden folgt der Empfehlung der WHO (in: Air Quality Guidelines for Europe, 1987) und entspricht wegen der üblichen Tagesgänge nahezu auch der Maximalen Immissions-Konzentration für Ozon (VDI-Richtlinie 2310, Blatt 15) von 120 µg/m³ als Halbstunden-Mittelwert. Dieser Schwellenwert für den Gesundheitsschutz wird häufig überschritten.
Das langfristige Ziel der Luftreinhaltepolitik muß es sein, den Schwellenwert für den Gesundheitsschutz einzuhalten. Hierfür ist es erforderlich, die Emissionen der Vorläuferstoffe, Stickoxide und flüchtige Kohlenwasserstoffe, erheblich zu mindern. Aus der wissenschaftlichen Literatur ist bekannt, daß wegen der komplizierten Ozon-Bildungsmechanismen die Minderung der Ozon-Belastung nicht proportional der Verminderung der Emissionen der Vorläuferstoffe erfolgt, sondern in vielen Fällen erheblich geringer ist. Ein rationales Vorgehen erfordert daher, daß zu den Schritten zur Emissionsminderung der Vorläuferstoffe jeweils auch eine Einschätzung der Auswirkung auf die Minderung der Ozon-Belastung gegeben wird, um so die wirksamsten Schritte aufzuzeigen und den Zusammenhang zwischen erreichbarer Minderung der Ozon-Belastung und dem Aufwand und dem Zeitbedarf für die Durchführung der Maßnahmen zu erkennen.

...

Ein derartiger Maßnahmenplan bzw. eine Zusammenstellung von Maßnahmenmöglichkeiten ist erforderlich für die nach Artikel 7 der EG-Richtlinie durchzuführenden Konsultationen der Mitgliedstaaten mit der EG-Kommission. Viele Maßnahmen können in dieser Zusammenstellung der Bundesregierung auch darum nur als Maßnahmemöglichkeiten aufgeführt werden, weil für ihre Durchführung eine Abstimmung mit der EG-Kommission und den anderen EG-Mitgliedstaaten erforderlich ist.

Die Auswertung von Episoden mit hoher Ozon-Belastung zeigt (siehe u.a. Bericht des Länderausschusses für Immissionsschutz), daß die Ozon-Belastung ein sehr großräumiges Problem ist. Eine wirksame Minderung der Ozon-Belastung ist auch aus diesem Grund nur im Zusammenwirken mit der EG-Kommission und den anderen EG-Mitgliedstaaten erreichbar.

Um einen wirksamen Schutz der Gesundheit vor hohen Ozon-Belastungen zu erreichen, wird die Bundesregierung gebeten, schnellstmöglich einen Maßnahmenplan vorzulegen. Da bei der Erörterung der EG-Richtlinie von Vertretern mehrerer EG-Mitgliedstaaten der Wunsch geäußert worden ist, bereits vor Ablauf der Fünfjahresfrist zu abgestimmten Maßnahmen in der EG zu kommen, muß erwartet werden, daß sowohl die EG-Kommission als auch viele Mitgliedstaaten zu Verhandlungen über einen abgestimmten Maßnahmenplan bereits in naher Zukunft bereit sein werden.

Weder die ab 1. Januar 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 acht 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 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 der 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-Emmissionen 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 Maßnahmeplan 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 zu-

...

mindest die gegebenen technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, was bisher nicht geschehen ist, und es ist der Stand der Technik weiter zu verbessern.

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, daß 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.