

03.07.00

Empfehlungen
der AusschüsseU - Fz - G - In - Vk - Wizu Punkt der 753. Sitzung des Bundesrates am 14. Juli 2000

Sofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung

A

Der federführende **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und****Reaktorsicherheit (U)**,der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

- Vk 1. Zur Reduzierung der erhöhten Ozonkonzentrationen ist eine dauerhafte Senkung der Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen, der Stickstoffoxide (NO_x) und der flüchtigen organischen Verbindungen (volatile organic compounds = VOC) erforderlich. Zur Erreichung dieses Ziels müssen europaweit ganzjährig und großflächig Maßnahmen ergriffen werden, da sie den zeitlich befristeten und örtlich begrenzten Maßnahmen überlegen sind.

Bei Annahme entfallen die Ziffern 2 und 3

Der Bundesrat begrüßt daher, dass die Bundesregierung mit dem "Sofortprogramm zur Verminderung der Ozonbelastung" eine Kehrtwende bei der Bekämpfung des bodennahen Ozons vollzogen hat. Sie hat sich für mittel- und langfristige Lösungsansätze ausgesprochen, wie sie von der Wissenschaft und vor allem von den Ländern seit langem gefordert werden.

Ausgeliefert am 04. JULI 2000

- U 2. Der Bundesrat begrüßt das von der Bundesregierung vorgelegte Sofortprogramm zur Verminderung der Ozonbelastung und weist auf die Notwendigkeit einer zügigen Umsetzung hin. Der Bundesrat stimmt mit der Bundesregierung darin überein, dass zur Reduzierung erhöhter Konzentrationen von bodennahem Ozon eine dauerhafte Senkung der Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen erforderlich ist und dass diese Reduzierung sowohl im Verkehr als auch über den Verkehrsbereich hinausgehend durchzuführen ist.
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
- Bei Annahme entfällt Ziffer 3
- Wi 3. Der Bundesrat nimmt die Initiative der Bundesregierung zur Kenntnis, durch schnell wirksame sowie langfristig und dauerhaft angelegte Maßnahmen zur Verminderung der Ozonbelastung und damit zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Luftqualität beizutragen.
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 1 oder 2
- Vk 4. Allerdings erfüllt das Sofortprogramm der Bundesregierung nicht die Anforderungen an eine umfassende Strategie zur dauerhaften Reduzierung von Ozonvorläufersubstanzen, da eine ganze Reihe von Möglichkeiten nicht enthalten ist. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, auch die folgenden Maßnahmen zur Reduzierung der Ozonvorläufersubstanzen umzusetzen:
- Bei Annahme entfällt Ziffer 5
- U 5. Der Bundesrat hält über das vorgelegte Sofortprogramm hinaus folgende Einzelmaßnahmen für erforderlich:
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 4

Vk 6. - Neben einer weiteren deutlichen Spreizung der Kraftfahrzeugsteuer zum 1. Januar 2001 hat sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine Einführung vergleichbarer, emissionsabhängiger Anreize auch in anderen Ländern der Gemeinschaft einzusetzen;

Vk 7. - eine emissionsbezogene Kfz-Steuer und eine Abgasuntersuchung ist für alle Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen und nicht nur für Motorräder einzuführen;

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 9

Vk 8. - im Rahmen der Fortschreibung der Motorradrichtlinie der EU sind die Bemühungen der Bundesregierung zu intensivieren, damit zügig schärfere Abgasgrenzwerte für Motorräder sowie ein neuer, an die emissionsseitigen Anforderungen an Pkw orientierter Fahrzyklus für die Typprüfung von Motorrädern EU-weit eingeführt werden;

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 8

U 9. - Ergänzend zur Einführung anspruchsvoller Abgasgrenzwerte ist ein neuer europäischer Fahrzyklus für die Typprüfung von Motorrädern im Rahmen der Fortschreibung der Motorrad-Richtlinie der EU einzuführen.

Motorräder weisen trotz ihrer geringen Fahrleistung sehr hohe Emissionen auf und erbringen ihre Höchstfahrleistung in den ozonrelevanten Sommermonaten. Im Rahmen der Fortschreibung der Motorradrichtlinie ist daher neben der Verschärfung der Abgasgrenzwerte auch zu berücksichtigen, dass sich die emissionsseitigen Anforderungen an Motorräder - unter Zugrundelegung eines motorradspezifischen Fahrzyklus - an denen für Pkw orientieren.

- Vk 10. - die der Abgasuntersuchung zu Grunde liegenden Prüfwerte entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik und sind daher anzupassen. Bestrebungen auf nationaler und EU-Ebene zur Effizienzsteigerung der Abgasuntersuchung sind zu unterstützen und zu beschleunigen.

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 11

- U 11. - Initiative innerhalb der EU zur Effizienzsteigerung der Abgasuntersuchung durch Anpassen der Prüfwerte. Bei der regelmäßigen Abgasuntersuchung wird die Wirksamkeit der emissionsmindernden Bauteile untersucht. Die für die Abgasuntersuchung herstellerseitig festgelegten Prüfwerte entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik und sind daher anzupassen.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 10

- U 12. - Neufestlegung des Standes der Technik für NO_x-emittierende Großanlagen bei der Umsetzung der EU-Richtlinie für Großfeuerungsanlagen im Rahmen der Novellierung der 13. BImSchV.

- Wi 13. Der Bundesrat wendet sich jedoch gegen das Vorhaben der Bundesregierung, im Rahmen einer zügigen Umsetzung der VOC-Lösemittelrichtlinie der EU weitergehende Anforderungen auf nationaler Ebene einzuführen, sofern sie über die TA-Luft hinausgehen.

Der Bundesrat unterstützt eine Reduzierung von Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen, da die Notwendigkeit, Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen zu vermeiden und zu reduzieren wegen ihrer chemischen Reaktionen in der Atmosphäre und der dadurch verursachten schädlichen Luftbestandteile unbestritten ist. Wegen der grenzüberschreitenden Wirkung dieser Emissionen und der engen europäischen Marktverflechtung der betroffenen Industriezweige und Produkte sind jedoch ausschließlich europaweite, harmonisierte Anforderungen aus ökologischer und ökonomischer Sicht unerlässlich.

Wi 14. Gegen die von der Bundesregierung angekündigte umgehende Aufnahme von Gesprächen mit der Lack-, Druck- oder Klebstoffindustrie mit dem Ziel, Selbstverpflichtungserklärungen in größerem Umfang zu erreichen, weist der Bundesrat darauf hin, dass die schon vorgenommenen Selbstverpflichtungen mit Langzeitwirkung bereits ausgeschöpft sind, so dass darüber hinausgehende Maßnahmen nicht gerechtfertigt erscheinen. Auch in diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass Pläne und Selbstverpflichtungen nur auf europäischer Ebene zweckmäßig sind, weil auch insoweit die grenzüberschreitende Wirkung der Emissionen und die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen der betroffenen Industrie zu berücksichtigen sind.

Wi 15. Ferner bittet der Bundesrat die Bundesregierung, von der geplanten Initiative zur EU-weiten Einführung des Katalysators zur Entstickung oder einer gleichwertigen Technik für mit Dieselmotoren betriebene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge abzusehen.

Mit der EU-Richtlinie 70/220/EWG wurden bereits Abgasvorschriften für leichte Kraftfahrzeuge für die Jahre 2000 und 2005 festgelegt, die u.a. Grenzwerte für NO_x vorsehen. Die Hersteller sind dadurch gezwungen, an der Entwicklung von Motoren und/oder Systemen zu arbeiten, mit denen diese Grenzwerte erfüllt werden. Auf Grund des starken Wettbewerbs im Automobilbereich und den steuerlichen Fördermöglichkeiten für Pkw, die die Grenzwerte vorzeitig erfüllen, werden die Fahrzeughersteller außerdem bestrebt sein, möglichst frühzeitig entsprechende Fahrzeuge anzubieten.

Die Regelungen der EU-Richtlinie 70/220/EWG sind insofern ausreichend. Es sollte den Automobilherstellern überlassen bleiben, auf welche Weise die Einhaltung der Grenzwerte erreicht wird. Wie auch in der Vergangenheit sollte die Abgasgesetzgebung durch Wirkvorschriften (Abgasgrenzwerte), nicht aber durch technische Bauvorschriften bestimmt werden. Eine Vorschrift, die zum Einsatz von Katalysatoren zur Entstickung oder einer vergleichbaren Technik für mit Dieselmotoren betriebene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwingt, ist nicht vertretbar.

Zudem gibt es derzeit noch keine serienreifen NO_x-Abgasnachbehandlungstechniken. Der im Kraftstoff i.d.R. noch immer enthaltene Schwefel führt dazu,

dass NOx-Abgasnachbehandlungssysteme „vergiftet“ und in ihrer Funktionsfähigkeit extrem beeinträchtigt werden. Diese Problematik spiegelt sich auch darin wider, dass es trotz starken Wettbewerbs auf dem Automobilmarkt bisher erst einen Diesel-Pkw gibt, der mit besonderem technischen Aufwand die sehr strenge Euro-IV-Norm erfüllt.

- Vk 16. Mit der Umsetzung des Sofortprogramms ist unverzüglich zu beginnen, nicht nur um die Ozonvorläufersubstanzen zu mindern, sondern auch um die Luftqualität zu verbessern. Dabei sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:
- Vk 17. - Die nationalen steuerlichen Maßnahmen müssen insgesamt aufkommensneutral ausgestaltet werden. Den Ländern dürfen durch die steuerlichen Maßnahmen keine Einnahmehausfälle entstehen.
- Vk 18. - Bei der Einführung einer streckenbezogenen Autobahngebühr für Nutzfahrzeuge mit emissionsabhängiger Komponente muss das Gesamtkonzept unter Einbindung der Kfz-Steuer, die auf diese Fahrzeuge entfällt, diskutiert werden.
- Vk 19. - Bei der Einführung von emissionsbezogenen Landegebühren sind mindestens bundesweite Lösungen anzustreben.
- Vk 20. - Eine Initiative zur EU-weiten Besteuerung des Flugbenzins ist nicht zielführend; eine Besteuerung des Flugbenzins kann nur weltweit harmonisiert werden.
- Vk 21. - Bei der Förderung des ÖPNV und des Gütertransports mit der Bahn ist zu beachten, dass vom Bund die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt und weitere benachteiligende Maßnahmen aufgehoben oder

ausgesetzt werden. Besonders durch die Einführung der sog. Ökosteuer werden die umweltfreundlichen Verkehrsträger, die Bahn und der ÖPNV, belastet, da sie nicht generell von der sog. Ökosteuer ausgenommen, sondern lediglich partiell begünstigt sind.

Dadurch bleibt es fraglich, wie die Bundesregierung die Attraktivität von Bahn und dem ÖPNV fördern will, wenn die Preise steigen.

- U 22. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, bis zum 30. November 2000 über die bereits erfolgten und die geplanten Schritte zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen dieser Stellungnahme und des Sofortprogramms (mit Zeitplan) sowie die bereits erkennbaren und die absehbaren Auswirkungen der Maßnahmen zu berichten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darüber hinaus, alle zwei Jahre unter Einbeziehung der Erfahrungen der Länder über die Auswirkungen der Maßnahmen zu berichten.

B

23. Der **Finanzausschuss**,
der **Gesundheitsausschuss** und
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten**
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage Kenntnis zu nehmen.