

21.02.01

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über die Umsetzung des Sofortprogramms der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung

Jürgen Trittin
Bundesminister für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Berlin, den 20. Februar 2001

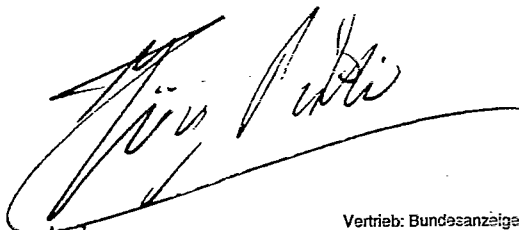
An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Kurt Beck

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Bundesrat hat am 14. Juli 2000 eine Stellungnahme zum Sofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung beschlossen (BR-Drs. 307/00 - Beschluss). Hierin wird die Bundesregierung gebeten, über die Umsetzung der Maßnahmen des Sofortprogramms und der vom Bundesrat vorgeschlagenen ergänzenden Maßnahmen sowie über die bereits erkennbaren 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.

Als Anlage wird der erste Bericht der Bundesregierung über die Umsetzung des Sofortprogramms übermittelt (Stand: Dezember 2000).

Mit freundlichen Grüßen



**Bericht der Bundesregierung
über die Umsetzung des
Sofortprogramms der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung**

*gemäß dem
Beschluss des Bundesrates zum Sofortprogramm
- Bundesratsbeschluss vom 14. Juli 2000; BR-Drs. 307/00 (Beschluss) -*

I. Auftrag

Der Bundesrat hat in seiner 753. Sitzung am 14. Juli 2000 eine Stellungnahme zum Sofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung beschlossen (BR-Drs. 307/00 - Beschluss). Hierin ist als letzter Punkt die Bitte an die Bundesregierung enthalten, über die bereits erfolgten und die geplanten Schritte zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen dieser Stellungnahme und des Sofortprogramms sowie die bereits erkennbaren 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.

Hiermit wird der erste Bericht vorgelegt (Stand: Dezember 2000).

II. Sofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung

Um die Wirksamkeit der Politik zur Verminderung der Ozonbelastung zu gewährleisten, hat die Bundesregierung im Mai 2000 ein Sofortprogramm zur Minderung der Ozonbelastung (BT-Drs. 14/3609) beschlossen. Das Sofortprogramm umfasst insgesamt 17 Einzelmaßnahmen, insbesondere im Verkehr und der Lösemittelverwendung. Diese Bereiche emittieren heute die größten Mengen von ozonbildenden Substanzen. Mit dem Maßnahmenprogramm wird eine wirksame, dauerhafte und deutliche Absenkung der Vorläufersubstanzen für bodennahes Ozon - Stickstoffoxid (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) - erzielt. Dieses anspruchsvolle Programm wirkt während des ganzen Jahres im gesamten Bundesgebiet und ist somit zeitlich befristeten und örtlich begrenzten Maßnahmen überlegen. Die Bundesregierung hat mit ihrem Sofortprogramm den in der Fachwelt anerkannt richtigen Weg zur nachhaltigen Bekämpfung des Sommersmogs eingeschlagen. Auch der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen unterstützt in seinem Umweltgutachten 2000 diese Auffassung.

Der Bundesrat hat in seinem Beschluss vom 14. Juli 2000 das Sofortprogramm und die damit verbundene neue Ausrichtung der Ozonpolitik ausdrücklich begrüßt (BR-Drs. 307/00).

Der „Bericht der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zum Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ über bodennahes Ozon für das Jahr 1999 (BR-Drs. 800/00; vom 22.11.2000)“ zeigt, dass das ehemalige sog. „Ozongesetz“ deutlich hinter den Erwartungen zurückblieb. In diesem letzten von insgesamt fünf Berichten der Bundesregierung wurden auch die bisherige Entwicklung der Emissionen von Ozonvorläuferstoffen und der Ozonkonzentrationen in Deutschland sowie die bereits beschlossenen und eingeleiteten langfristigen Maßnahmen zur Emissionsreduzierung ausführlich beschrieben.

III. Stand der Umsetzung des Sofortprogramms der Bundesregierung

Im Folgenden wird zu den Einzelmaßnahmen des Sofortprogramms der Stand der Arbeiten beschrieben.

- 1. Weitere Spreizung der Kfz-Steuer zum 1. Januar 2001 mit dem Ziel der Nachrüstung hochemittierender Pkw bzw. der schnelleren Erneuerung des Fahrzeugbestandes. Ziel: Halbierung der Zahl der Fahrzeuge ohne geregelten Kat (oder gleichwertige Technologie) bis 2002**

und

- 2. Spreizung der Steuer für schwere Nutzfahrzeuge unter Einbeziehung der Stufen Euro III, IV und V**

und

- 3. Einführung einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer für leichte Nutzfahrzeuge (Kombination aus gewichts- und emissionsbezogener Besteuerung)**

und

- 4(a) Einführung einer emissionsbezogenen Kfz-Steuer für Motorräder**

zu 1) Die Bundesregierung will mit dieser Kfz-steuerlichen Maßnahme eine Halbierung der Zahl der hochemittierenden Pkw (derzeit ca. 6 Mio. Pkw) bis 2002 erreichen. Diese Pkw sind z.B. für rund 50% der VOC-Emissionen aller Pkw in Deutschland (rd. 42 Mio.) verantwortlich. Der Kfz-Steuersatz für Fahrzeuge ohne geregelten Katalysator und gleichwertige Diesel-Pkw soll schrittweise erhöht werden, womit Anreize zur Nachrüstung bzw. zur schnelleren Erneuerung hochemittierender Pkw gegeben werden.

zu 2) Schwere Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen) emittieren heute ca. 2/3 aller Stickstoffoxide (NO_x) des Straßenverkehrs. Die Bundesregierung hat sich deshalb in der EU für drastisch verschärfte Stickstoffoxidgrenzwerte (und Dieselpartikelgrenzwerte) eingesetzt und diese für neu zugelassene Fahrzeuge für die Jahre 2001, 2006 und 2009 (EURO III, IV, V) durchgesetzt. Der EURO V-Grenzwert für Stickstoffoxid ist bspw. 72 % niedriger als der heutige Grenzwert.

Mit der Einbeziehung dieser fortschrittlichen Emissionsstufen in die Bemessung der Kfz-Steuer und einer stärkeren Spreizung der Kfz-Steuer nach Emissionsklassen sollen zukünftige Nutzfahrzeugtechnologien frühzeitig in den Verkehr gebracht werden.

zu 3) Leichte Nutzfahrzeuge sind Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Sie machen rund 60% aller Nutzfahrzeuge aus und verkehren vorwiegend in den Städten. Auch sie sollen emissionsbezogen besteuert werden, um die bereits in der EU beschlossenen deutlichen Grenzwertverschärfungen vorzeitig zum Einsatz zu bringen.

zu 4(a) Die Bundesregierung hält es für notwendig, auch bei Motorrädern fortschrittliche Abgas-technik frühzeitig auf den Markt zu bringen, um das hohe Schadstoffniveau der Motorräder an das Abgasniveau moderner Pkw heranzuführen. Die Kfz-Steuer von Motorrädern soll wie bei Pkw nach dem Emissionsverhalten gestaffelt werden.

Zur parallelen Umsetzung dieser vier Einzelmaßnahmen bereitet das BMF eine Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vor. Auf der Basis erster Ressortgespräche hat BMF ein Eckpunktepapier erstellt, das derzeit auf Aufkommensneutralität geprüft wird. Danach soll das Eckpunktepapier mit den Ländern erörtert werden. Die Bundesregierung strebt ein Inkrafttreten der Regelung zum 1. Juli 2001 an.

4(b) Einführung einer Abgasuntersuchung für Motorräder

Bisher unterliegen Pkw, Lkw und Busse einer periodischen Abgasuntersuchung, Motorräder jedoch nicht. Dies soll nachgeholt werden. Es ist deshalb beabsichtigt, das Abgas- und Geräuschverhalten von im Verkehr befindlichen Krafträdern regelmäßig im Rahmen einer sogenannten Umweltuntersuchung für motorisierte Zweiräder zu überprüfen.

Die vorgesehene Umweltuntersuchung soll mit dazu beitragen, Verschlechterungen im Abgas- und Geräuschverhalten des einzelnen Kraftrades schneller begegnen zu können.

Die konstituierende Sitzung eines hierzu eingerichteten Arbeitskreises unter Federführung des BMVBW fand am 29. Juni 2000 statt. Dem Arbeitskreis gehören Vertreter der Länder an. Zwei Arbeitsgruppen zu den Themen Abgas und Geräusche wurden beauftragt, die technischen Gegebenheiten einer Umweltuntersuchung für motorisierte Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen abzuklären und Vorschläge für einfache, wirkungsvolle Prüfverfahren auszuarbeiten. Diese werden Grundlage für die Ausgestaltung einer zukünftigen Umweltuntersuchung für Motorräder sein.

Ziel der Bundesregierung ist es, die Umweltuntersuchung noch in der laufenden Legislaturperiode in Kraft zu setzen.

5. Weitere Verminderung der VOC-Emissionen beim Betanken von Kfz; Sicherstellung eines ausreichenden Wirkungsgrades durch verbesserte Überwachung der Gasrückführungssysteme

Trotz der seit 1993 geltenden Pflicht zur Gasrückführung an Tankstellen gelangen beim Tanken immer noch Jahr für Jahr Tausende Tonnen giftiger Kraftstoffdämpfe in die Luft und gefährden Umwelt und Gesundheit. Ursache sind mangelhaft arbeitende „Saugrüssel“ an den Zapfpistolen. Als „Saugrüssel“ werden die in den 90er Jahren eingeführten Zapfpistolen mit Gasrückführung bezeichnet. Sie sollen die beim Betanken entweichenden Kraftstoffdämpfe absaugen und in den Lagertank der Tankstelle zurückführen.

Bis auf eine geringe Anzahl kleinerer Tankstellen, die vor 1993 errichtet wurden, mussten alle Tankstellen bis Ende 1997 mit der neuen Technik ausgestattet werden. Wiederholte Kontrollen der Bundesländer hatten aber gezeigt, dass bis zu 50 Prozent der installierten Systeme nicht einwandfrei funktionierten. Bei rund einem Drittel waren sogar Totalausfälle zu verzeichnen. Als Hauptursachen wurden mangelnde Eigenkontrolle und Wartung durch die Tankstellenbetreiber festgestellt.

Dieser Mangel soll durch eine Änderung der Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemissionen bei der Betankung von Kfz (21. BImSchV) behoben werden. Hierbei sollen klare An-

forderungen festgelegt werden, damit die Gasrückführungssysteme effektiv arbeiten (z.B. durch automatische Überwachungseinrichtungen und häufigere Kontrollen durch Sachverständige).

BMU hat am 21.09.2000 einen Referentenentwurf für die Änderungsverordnung vorgelegt. Hierzu fanden die Anhörung der beteiligten Kreise am 15.11.2000 und ein Bund-Länder-Gespräch am 16.11.2000 statt.

6. Zügige Umsetzung der VOC-Lösemittelrichtlinie der EU in nationales Recht mit weitergehenden nationalen Anforderungen (Ziel: Inkrafttreten zum 1. Januar 2001)

Ziel der EU-Lösemittel-Richtlinie ist die Begrenzung der VOC-Emissionen aus den diversen Anlagen der gewerblichen und industriellen Lösemittelanwendung. In diesem Bereich liegt ein nennenswertes Minderungspotenzial der VOC-Emissionen. Von den rd. 1.000 Kilotonnen VOC-Emissionen aus der Lösemittelverwendung pro Jahr in Deutschland stammt heute ungefähr die Hälfte (ca. 480 Kilotonnen) aus den 21 Tätigkeitsbereichen der EU-Lösemittelrichtlinie.

Bei der Umsetzung der EU-Lösemittelrichtlinie (VOC-RL) sind weitergehende nationale Anforderungen zur Emissionsminderung auf der Grundlage des Standes der Technik vorgesehen. Zum einen sollen die Emissionsgrenzwerte gegenüber der Richtlinie verschärft werden. Zum anderen soll der Anwendungsbereich der Regelungen ausgedehnt werden, indem für eine Reihe von Anlagen die Erfassungsschwellenwerte herabgesetzt werden.

BMU hat einen Referentenentwurf für die umsetzende Rechtsverordnung auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vorgelegt. Die Anhörungstermine zum Referentenentwurf fanden für die beteiligten Kreise am 25.09.2000 und für die Länder am 26.09.2000 statt. Der daraufhin überarbeitete Referentenentwurf wird zur Zeit im Ressortkreis beraten.

Der Referentenentwurf sieht vor, dass die Verschärfung der emissionsbegrenzenden Anforderungen nach dem Stand der Technik, bezogen auf die einzelnen Anlagenarten, erfolgt. Betroffen von den Verschärfungen sind fast alle Anlagen des Anwendungsbereichs der Richtlinie, z.B. Anlagen für die Holz- und Möbelbeschichtung und Fahrzeugreparaturlackierung.

Aufgrund der schwierigen Verhandlungen über die nationalen Verschärfungen lässt sich der ursprüngliche Zeitplan eines Inkrafttretens bereits zum 1. Januar 2001 nicht umsetzen. Die Bundesregierung strebt an, dass die umsetzende Rechtsverordnung im Frühjahr 2001 in Kraft tritt.

7. Selbstverpflichtungserklärung der Lack-, Druck- oder Klebstoffindustrien sowie anderer Branchen, die in größerem Umfang mit lösemittelhaltigen Stoffen umgehen (umgehende Aufnahme der Gespräche)

Eine Selbstverpflichtung kann unter bestimmten Bedingungen ein erfolgreiches Instrument zur Schadstoffminderung sein, wie das Beispiel des freiwilligen Verzichts auf die Vermarktung von bleihaltigem Benzin von 1996 zeigt. Deshalb versucht die Bundesregierung, auch im Bereich der Lösemittelverwendung eine derartige Erklärung der relevanten Industrieverbände herbeizuführen. Dabei darf jedoch die sehr enge Verzahnung mit EU-weiten produktbezogenen Maßnahmen sowie die internationale Verflechtung der deutschen Industrie nicht außer Acht bleiben.

BMU hat mit Vertretern des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) und der Lackindustrie am 24. Mai 2000 eine Selbstverpflichtungserklärung besprochen. Die Industrievertreter haben hierbei mit Hinweis auf die engen europäischen Marktverflechtungen ein solches Instrument abgelehnt, zugleich aber eine EU-weite Regelung befürwortet.

Da sich abzeichnet, dass kurzfristig eine EU-weite Regelung für den VOC-Gehalt in Produkten gefunden werden könnte (siehe Maßnahme Nr. 13), wird vorerst auf weitere Initiativen zur Erreichung einer Selbstverpflichtung verzichtet.

8. Einführung einer streckenbezogenen Autobahngebühr für Nutzfahrzeuge (Maut) mit emissionsabhängiger Komponente. Damit wird die vorzeitige Einführung der Entstickungstechnik bei schweren Nutzfahrzeugen gefördert.

Ziel der Bundesregierung ist es, zu einer verursachergerechten Anlastung der Wegekosten zu gelangen und dafür die zeitabhängige Lkw-Vignette, die ab Januar 2001 für schwere Lkw (mit zul. Gesamtgewicht über 12 Tonnen) erhoben wird, möglichst frühzeitig durch eine fahrleistungsabhängige elektronische Gebührenerhebung zu ersetzen. Durch eine zusätzliche emissionsabhängige Komponente der Maut soll eine Anreizwirkung zur vorzeitigen Einführung der Entstickungstechnik erfolgen. Die Lkw-Maut trägt auch zur Verlagerung von Güterverkehrsanteilen auf Schiene und Schiff bei (s. Maßnahme Nr. 16.c).

Es ist geplant, die strecken- und emissionsbezogene Lkw-Gebühr durch einen privaten Betreiber des Gebührenerhebungs- und Kontrollsystems erheben zu lassen. Dieser Betreiber soll auch die Technik zur Erhebung und Kontrolle beschaffen und aufbauen. Eine europaweite Ausschreibung der Betreiberschaft und damit auch der Erhebungs- und Kontrolltechnik ist erfolgt. Die Bewerber haben ein Angebot für das Gesamtsystem zu erstellen und bis zum 31. Januar 2001 vorzulegen.

Mit der Erhebung der strecken- und emissionsbezogenen Lkw-Gebühr soll im Jahr 2003 begonnen werden.

9. Initiative zur EU-weiten Einführung des Katalysators zur Entstickung oder einer gleichwertigen Technik für mit Dieselmotoren betriebene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die Maßnahme zielt – ergänzend zu den nationalen Maßnahmen im Kfz-Bereich – auf die EU-weite Minderung der NO_x-Emissionen bei dieselbetriebenen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Die Initiative läuft auf eine Fortschreibung der EU-Abgasgrenzwerte (Euro 5) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge hinaus. Hierbei ist – wie bei der Abgasminderung üblich – auf eine Wirkvorschrift in Form von Grenzwerten abzustellen, die sich zwar an einer bestimmten Technik orientiert, aber diese Technik nicht explizit fordert, um auch in Zukunft anderen Techniken den Markt zu öffnen.

Deutschland hat sich hierzu im zweiten Halbjahr 2000 mit anderen EU-Mitgliedstaaten beraten. Auch die EU-Kommission sieht gemäß ihrer Mitteilung über die bisherige Abgasgesetzgebung, die sie im Rahmen des Auto-Öl-Programms vorgelegt hat, noch erhebliche Probleme bei NO_x-Emissionen und bodennahem Ozon. In den Schlussfolgerungen des Rates vom 18.12.2000 ist auf deutsche Initiative hin der Auftrag an die Kommission erteilt worden, die Annäherung der NO_x-Grenzwerte für Dieselmotoren an die Grenzwerte für Ottomotoren zu prüfen. Der Rat hat sich zu-

dem der in der Mitteilung der EU-Kommission dargelegten Auffassung angeschlossen, dass weiterer Handlungsbedarf (im Rahmen des Auto-Öl-Programms) in Bezug auf Partikel, NO_x und bodennahes Ozon besteht.

10. Initiative zur EU-weiten Einführung anspruchsvoller Abgasgrenzwerte für Motorräder

Mit dieser Initiative wird angestrebt, die Abgasvorschriften für motorisierte Zweiräder an das Niveau der Regelungen für Pkw (Euro 2 bis Euro 3) heranzuführen.

Die Kommission hat am 22.06.00 einen Richtlinienvorschlag vorgelegt. Unter der französischen EU-Präsidentschaft sind die Beratungen in der Ratsgruppe Umwelt aufgenommen worden. Um das oben genannte Ziel zu erreichen, hat Deutschland in den EU-Verhandlungen mehrfach auf schärfere Grenzwerte gedrängt und bei der Kommission entsprechende Vorschläge eingebracht. Deutschland tritt für ein zweistufiges Vorgehen ein, bei dem in der zweiten Stufe Messverfahren und Grenzwerte an die geltenden Pkw-Vorschriften angepasst werden.

Das Europäische Parlament wird im Frühjahr 2001 votieren. Danach wird unter schwedischer Präsidentschaft im ersten Halbjahr 2001 die Verabschiedung eines Gemeinsamen Standpunktes angestrebt.

11. Initiative zur EU-weiten Besteuerung des Flugbenzins (Kerosin)

Derzeit ist Kerosin im gewerblichen Flugverkehr aufgrund bestehender internationaler Verträge von der Besteuerung ausgenommen. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, diese Steuerbefreiung abzuschaffen.

Ziel ist es, Kerosin im gesamten internationalen Flugverkehr zu besteuern.

Auf EU-Ebene wurde die Mitteilung der Kommission von März 2000 zur Besteuerung von Flugkraftstoff zur weiteren Bearbeitung an die Ratsarbeitsgruppe „Finanzfragen“ verwiesen. Am 15. Mai 2000 hat sich in dieser Gruppe die Mehrzahl der Mitgliedstaaten jedoch deutlich gegen eine EU-interne Lösung bzw. einen EU-Alleingang ausgesprochen, insbesondere im Hinblick auf die Wettbewerbssituation der europäischen Luftverkehrsgesellschaften.

Die Mitgliedstaaten haben sich nun darauf verständigt, die Frage der Kerosinbesteuerung bei der Internationalen Organisation für zivile Luftfahrt (ICAO) zu diskutieren, um zu einer internationalen Lösung zu kommen. Gleichzeitig sollen alternative Instrumente zur Reduzierung der Emissionen im Luftverkehr verfolgt werden. Diese Zielsetzung wird von der Bundesregierung mit Nachdruck vertreten.

12. Initiative zur Einführung emissionsbezogener Landegebühren in Abstimmung mit den Nachbarländern

Bisher werden in Deutschland Landegebühren erhoben, die sich auch an Fluglärmemissionen orientieren. Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, bei der Nutzung eines Flughafens die jeweils für das einzelne Flugzeug je Landung zu entrichtende Landegebühr von dessen NO_x-Emissionen abhängig

zu machen. Über die Erhebung von emissionsbezogenen Landegebühren soll ein Anreiz zum Einsatz emissionsarmer Flugzeuge geschaffen werden. Auch die Einbeziehung von CO₂-Emissionen wird geprüft. Neben der Reduzierung des Ozonvorläuferstoffes NO_x wird dies zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen bei Start- und Landevorgängen auf deutschen Flughäfen beitragen und ist damit ein Beitrag zum Klimaschutz.

BMVBW hat in Abstimmung mit BMU das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. beauftragt, Vorschläge als Entscheidungsgrundlage für die Erarbeitung einer entsprechenden Landeentgeltstruktur zu erarbeiten. Das Konzept soll bis zum Frühjahr 2001 vorliegen und wird dann mit den beteiligten Kreisen erörtert.

Die Einführung des neuen emissionsdifferenzierenden Landeentgelts ist für 2001 vorgesehen.

13. Initiative innerhalb der EU zur Kennzeichnung und Begrenzung des VOC-Gehalts von Produkten, die z.B. im Handwerk oder in Kleinanlagen (soweit nicht von der Lösemittelrichtlinie erfasst) eingesetzt werden

In Deutschland macht die Lösemittelverwendung mit ca. 1.000 Kilotonnen mittlerweile rd. 60% der jährlichen VOC-Gesamtemissionen aus. Deshalb ist für eine effektive Ozonpolitik die Reduzierung dieser Emissionen in möglichst vielen Anwendungsbereichen wichtig. Mehr als die Hälfte der Emissionen aus der Lösemittelverwendung stammen wiederum aus dem nicht-anlagenbezogenen gewerblichen und privaten Bereich, für den es bisher keine Regelungen gibt.

Angestrebt sind deshalb EU-weite Regelungen für das Inverkehrbringen von VOC-haltigen Produkten für den gewerblichen und privaten Bereich, mit denen eine Reduzierung auch der nicht anlagenbezogenen VOC-Emissionen erreicht werden soll. Für die Umsetzung entsprechender produktbezogener Regelungen ist die Kennzeichnung des VOC-Gehalts von Produkten eine wichtige Ergänzung bzw. Voraussetzung.

Bereits auf dem Umweltrat am 11. März 1999 haben Deutschland und andere Mitgliedstaaten die EU-Kommission um Prüfung gemeinschaftsweiter Regelungen für das Inverkehrbringen von VOC-haltigen Produkten für den gewerblichen und privaten Bereich gebeten - als wichtige Ergänzung der EU-Lösemittelrichtlinie (s. Maßnahme Nr. 6). Da sowohl produktbezogene Regelungen als auch die chemikalienrechtliche Kennzeichnung von Stoffen einer EU-weiten Harmonisierung unterliegen, plädiert BMU auf EU-Ebene auch für eine Änderung der Kennzeichnung von Lösemitteln.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die EU-Kommission baldmöglichst einen Vorschlag für eine Richtlinie mit den entsprechenden Regelungen vorlegt. Dies hat der Bundesumweltminister in einem Schreiben an die Kommission von Juni 2000 unter Verweis auf das Sofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung nochmals unterstrichen.

Die Kommission hatte zwei Studien zu den Möglichkeiten für die Regelung des VOC-Gehalts in Dekorationsfarben und -lacken und in Kfz-Reparatur-Produkten vergeben. Die Studien wurden mittlerweile vorgelegt. Am 27./28. November 2000 fand ein Workshop zu einer ersten Bewertung der Mitglieds- und Beitrittsstaaten statt. Dort haben sich zahlreiche Mitgliedstaaten sowie die DG Umwelt (Kommission) für die baldige Vorlage eines Richtlinienvorschlages ausgesprochen. Es ist geplant, im März 2001 einen Workshop durchzuführen, der aus Sicht der Bundesregierung zur endgültigen Entscheidungsfindung hinsichtlich der Erarbeitung einer Richtlinie dienen sollte.

14. Verbesserung der Aus- und Fortbildung im lösemittelverwendenden Gewerbe (Maler, Lackierer) zur Förderung der Verwendung lösemittelarmer oder wasserbasierender, lösemittelfreier Produkte

Zur Reduzierung der Emissionen aus der Lösemittelverwendung sollten neben der oben beschriebenen Initiative für EU-weite produktbezogene Regelungen auch „weiche“ (nicht ordnungsrechtliche) Instrumente eingesetzt werden. Dies ist insbesondere bei dem relativ hohen Anteil der Farben- und Lackverarbeitung an den VOC-Emissionen (1995: 372 Kilotonnen) sinnvoll. Auf dieses Ziel richtet sich die Anpassung der Ausbildungsinhalte des lösemittelverarbeitenden Gewerbes.

Die zuständigen Bundesressorts BMWi und BMBF werden sich bei anstehenden Neuordnungen der Ausbildungsordnungen dafür einsetzen, dass der Punkt „Förderung der Verwendung lösemittelarmer oder wasserbasierender, lösemittelfreier Produkte“ als konkretes Thema zum Kapitel „Umweltschutz“ in die Ausbildungsordnung aufgenommen wird. Dies betrifft aktuell insbesondere die anstehende Neuordnung des Berufs des Malers und Lackierers, die im Konsens zwischen den Sozialpartnern erlassen wird.

Für die Fortbildung zum Kfz-Technikermeister wurde dies bereits durch die am 10. August 2000 vom BMWi und BMBF erlassene Verordnung über die Meisterprüfung im Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk umgesetzt.

15. Förderung des ÖPNV durch:

- **stärkere Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien (z.B. Fahrplanauskünfte per Internet, Fahrzeuginformationssysteme)**
- **verbessertes Verkehrsmanagement und Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte**
- **Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, z. B. durch Förderung der Modernisierung der Fahrzeugflotte, bessere Verknüpfung der Verkehrsträger sowie transparente und vereinfachte Preissysteme**
- **Effizienzsteigerung durch fairen Wettbewerb**

Dieses Maßnahmenbündel zielt insgesamt darauf ab, mehr Fahrgäste für Busse und Bahnen im Nahverkehr zu gewinnen und dadurch die Emissionen des Individualverkehrs zu reduzieren.

Die dem Bundeskabinett am 24. Mai 2000 vom BMV vorgelegten „Eckpunkte für einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr“ stellen die Basis für das Programm der Bundesregierung zur Förderung des ÖPNV dar. Die Eckpunkte enthalten folgende drei Kernthesen:

- **mehr Wettbewerb im ÖPNV**
- **stärkere Ausrichtung des ÖPNV auf die Bedürfnisse der Kunden**
- **Schaffung stabiler finanzieller Rahmenbedingungen zur Förderung des ÖPNV.**

Zur Umsetzung der Eckpunkte werden Bund-Länder-Gespräche geführt. Im Mittelpunkt dieser Gespräche steht zur Zeit der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Liberalisierung des ÖPNV. Die Bundesregierung wird der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2001 hierüber sowie über die anderen Themenschwerpunkte des ÖPNV-Eckpunktepapiers berichten. Ziel ist es, bei Bund und Ländern zu gemeinsamen Positionen zu kommen.

16. Förderung des Gütertransportes mit Schiff und Bahn durch:

- a) eine integrierte Bundesverkehrswegeplanung**
- b) Förderung von Terminals für den kombinierten Verkehr**
- c) Einführung einer streckenbezogenen Autobahngebühr für Nutzfahrzeuge**

Zu 16(a) Förderung des Gütertransportes mit Schiff und Bahn durch eine integrierte Bundesverkehrswegeplanung

Grundlage der Investitionspolitik der Bundesregierung für die Bundesschienenwege, Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Die Bundesregierung hat am 8. November 2000 mit dem Verkehrsbericht 2000 eine Zwischenbilanz der Verkehrspolitik gezogen und zugleich ein Konzept für eine integrierte Verkehrspolitik beschlossen. Der Verkehrsbericht zeigt die Strategie der Bundesregierung auf zur Erhöhung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs. Folgende Ziele sind auch für die Verminderung der Ozonbelastung von besonderer Bedeutung:

- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen und
- Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schiene und Wasserstraße.

Von besonderer Bedeutung aus Umweltsicht ist bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans die Einbeziehung einer erweiterten Umweltrisikoeinschätzung und des induzierten Verkehrs bei der Abarbeitung von Bewertungsverfahren.

Der Bundesverkehrswegeplan von 1992 soll zügig überarbeitet werden. Hierbei hat für die Bundesregierung eine langfristig tragfähige Konzeption der Deutschen Bahn (DB) AG für das Schienennetz Priorität. Da die DB AG gegenwärtig an einer neuen, langfristig tragfähigen Netzkonzeption arbeitet, stehen die Projekte des Bundesverkehrswegeplans für den Schienenverkehr bislang noch unter Vorbehalt und der Bundesverkehrswegeplan konnte noch nicht überarbeitet werden. Dennoch ist die Kontinuität des Planungs- und Investitionsgeschehens aufgrund der Investitionsprogramme (Investitionsprogramm 1999 – 2002, Zukunftsinvestitionsprogramm für Schiene und Straße, Antistauprogramm 2003-2007) gesichert.

Zu 16(b) Förderung des Gütertransportes mit Schiff und Bahn durch Förderung von Terminals für den Kombinierten Verkehr

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs soll auch weiterhin verstärkt eine hohe Effizienz der Bundesförderung für die Infrastruktur von KV-Terminals gewährleistet werden.

Die Förderrichtlinie Kombinierte Verkehr vom 15. März 1998 soll entsprechend überarbeitet werden. Die Überarbeitung der Förderrichtlinie soll im Jahr 2001 abgeschlossen werden.

Zu 16(c) Förderung des Gütertransportes mit Schiff und Bahn durch Einführung einer streckenbezogenen Autobahngebühr für Nutzfahrzeuge

Auf die Ausführungen zu Maßnahme Nr. 8 wird verwiesen.

17. Initiative für anspruchsvolle Grenzwerte innerhalb der EU zur Minderung der Emissionen von mobilen Geräten und Maschinen sowie von Kleinmotoren (z.B. in Motorsägen, Rasenmähern) sowie Initiative für die Kennzeichnung schadstoffarmer Geräte.

Bisher gibt es keine EU-weiten Grenzwert-Regelungen zur Begrenzung von Emissionen aus kleinen Geräten und Maschinen. Da der VOC-Ausstoß dieser *Kleinmotoren* (z.B. Rasenmäher) jedoch relativ hoch ist und sie gerade auch bei hochsommerlichen Schönwetterlagen - d.h. bei hohem Ozonbildungspotential - verstärkt genutzt werden, fordert die Bundesregierung die Einführung solcher Grenzwerte.

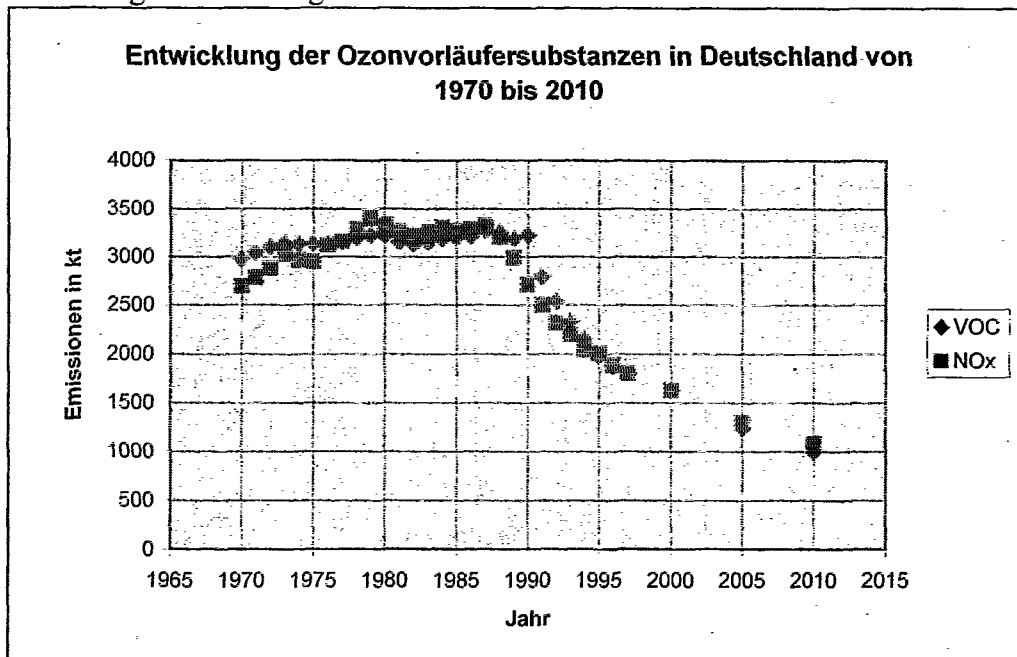
EU-weite Emissionsgrenzwerte für *mobile Maschinen* werden in einer bereits seit 1997 bestehenden Richtlinie geregelt, allerdings zunächst nur für Maschinen mit größeren Dieselmotoren (EG-RL 97/68; nationale Umsetzung durch 28. BImSchV). Die Expertenberatungen auf EU-Ebene für eine weitere Abgasstufe haben bereits begonnen. Für *Traktoren* wurden die Verhandlungen für eine separate Richtlinie abgeschlossen. Die entsprechende Richtlinie 2000/25/EG ist verabschiedet und im Juli 2000 veröffentlicht.

Die Bundesregierung setzt sich für die Ausweitung der EU-Richtlinie 97/68 zur Begrenzung der Emissionen für mobile Maschinen und Geräte auch auf Maschinen und Geräte mit einer Leistung von weniger als 18 kW ein. Nachdem nunmehr ein Vorschlag der EU-Kommission vom 20. Dezember 2000 vorliegt, wird sich die Bundesregierung in den anstehenden Ratsverhandlungen für anspruchsvolle Grenzwerte einsetzen.

IV. Auswirkungen der Maßnahmen

Im Rahmen der zukünftigen EU-Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe (NEC-RL), zu der sich die EU-Umweltminister am 22. Juni 2000 auf den Gemeinsamen Standpunkt geeinigt haben, verpflichtet sich Deutschland dazu, bis 2010 seine jährlichen NO_x-Emissionen auf 1.051 Kilotonnen und die VOC-Emissionen auf 995 Kilotonnen zu reduzieren (s. folgende Abbildung).

Abbildung: Entwicklung der Ozonvorläufersubstanzen



Quelle: Umweltbundesamt; Angaben für 2000-2010 sind Prognosen auf der Basis der EU-Verpflichtungen (NEC-RL)

Von heute aus betrachtet bedeutet dies, dass die jährlichen Emissionen in Deutschland von derzeit rd. 1.600 Kilotonnen bei NO_x bzw. 1.680 Kilotonnen bei VOC bis zum Jahre 2010 um jeweils ca. 37-38% reduziert werden müssen.

Das Sofortprogramm wird dazu einen wichtigen Beitrag liefern. Quantitative Aussagen wird der 2. Bericht der Bundesregierung an den Bundesrat enthalten.

Das Sofortprogramm zielt darauf ab, Ozonbelastungen durch hohe Ozonwerte systematisch und dauerhaft zu vermindern. Ein Überschreiten des von der WHO empfohlenen Schwellenwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 120 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (120 µg/m³; gemessen als 8-Std.-Mittelwert) fand in Deutschland in den letzten Jahren noch an rund 40 Tagen p.a. statt. In der künftigen EU-Ozon-Richtlinie - gemäß dem Gemeinsamen Standpunkt vom 10. Oktober 2000 - wurde als Zielwert für 2010 zum Schutz der menschlichen Gesundheit ebenfalls der WHO-Wert von 120 µg/m³ (8-Std.-Mittel) festgelegt, wobei eine Überschreitung an 25 Tagen pro Jahr erlaubt ist.

Ziel der Bundesregierung ist es, diese in der EU angestrebte Verringerung der Überschreitungstage möglichst früh zu erreichen. Allerdings ist zu beachten, dass für die tatsächlichen Ozonwerte in Deutschland nicht nur die nationalen Emissionen, sondern auch die Emissionen der gesamten

Nordhalbkugel und die natürlichen Emissionen (sog. Hintergrundbelastung) sowie die Schadstoffimporte aus den europäischen Nachbarstaaten verantwortlich sind.

V. Zusätzliche Forderungen des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme fünf ergänzende Maßnahmen gefordert, die über das Sofortprogramm der Bundesregierung hinausgehen:

1. *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;*
2. *eine emissionsbezogene Kfz-Steuer und eine Abgasuntersuchung ist für alle Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen und nicht nur für Motorräder einzuführen;*
3. *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;*
4. *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;*
5. *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.*

Diese Maßnahmen sind von der Bundesregierung schon seit längerem aufgegriffen bzw. initiiert worden (Nr. 3, 4) oder werden derzeit geprüft (Nr. 1, 2, 5).