

13.08.03

U - G - V k - W i

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

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

Bundesminister für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Berlin, den 11. August 2003

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

der Bundesrat hat am 14. Juli 2000 eine Stellungnahme zum Ozonsofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung beschlossen (BR-Drs. 307/00 Beschluss). Hierin wird die Bundesregierung gebeten, über die Umsetzung der Maßnahmen des Ozonsofortprogramms und der vom Bundesrat vorgeschlagenen ergänzenden Maßnahmen sowie über die bereits erkennbaren Auswirkungen der Maßnahmen zu berichten. Der Bundesrat bat die Bundesregierung darüber hinaus, alle zwei Jahre unter Einbeziehung der Erfahrungen der Länder über die Auswirkungen der Maßnahmen zu berichten.

Nachdem Ihnen der erste Bericht hierzu mit Schreiben vom 20.01.2001 übersandt wurde, wird Ihnen als Anlage der zweite Bericht vorgelegt.

Zwischenzeitlich ist der Bundesregierung eine Berichterstattungspflicht zu den Fortschritten der Sommersmogbekämpfung nach den Richtlinien 2002/3/EG (Ozon-Richtlinie) und 2001/81/EG (NEC-Richtlinie) auferlegt. Vorgesehen ist die nationale Umsetzung im Rahmen der 33. BImSchV (vgl. § 8), der Entwurf liegt dem Bundesrat z. Zt. zur Stellungnahme vor.

Vor diesem Hintergrund wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie sich für eine Beschlussrevision des Bundesrates einsetzen könnten, künftig im Rahmen dieser neuen EG-Berichterstattung den Bundesrat über die Fortschritte der Emissions-Bekämpfung – insbesondere zur Vermeidung von Sommersmog – zu unterrichten.

Mit Dank und freundlichen Grüßen

Jürgen Trittin

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

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

I. Auftrag des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 753. Sitzung am 14. Juli 2000 zum Sofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung Stellung genommen (BR-Drs. 307/00 - Beschluss) und die Bundesregierung gebeten, bis zum 30. November 2000 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 bat die Bundesregierung darüber hinaus, alle zwei Jahre unter Einbeziehung der Erfahrungen der Länder über die Auswirkungen der Maßnahmen zu berichten. Die Bundesregierung hat am 20.2.2001 ihren Ersten Bericht (Stand Dezember 2000) vorgelegt. Der hiermit vorgelegte Zweite Bericht wurde unter Beteiligung der Länder erstellt. Er schließt hinsichtlich des Berichtszeitraums an den Ersten Bericht an und deckt den Zeitraum vom 1.1.2001 bis zum 31.3.2003 ab.

II. Programm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung

Um die Wirksamkeit der Politik zur Verminderung der Ozonbelastung zu gewährleisten, hat die Bundesregierung im Jahre 2000 ein Sofortprogramm zur Minderung der Ozonbelastung (BT - Drs. 14/3609) beschlossen. Das Programm umfasst insgesamt 17 Einzelmaßnahmen, insbesondere im Verkehr und der Lösemittelverwendung. Diese Bereiche emittieren auch weiterhin die größten Mengen von ozonbildenden Substanzen (Stickstoffoxide - NO_x und flüchtige organische Verbindungen - VOC). Zwischenzeitlich konnten zwölf der insgesamt

siebzehn Maßnahmen umgesetzt oder, soweit es sich um Initiativen handelt, eingeleitet werden. Die Maßnahmen des Programms wirken während des ganzen Jahres im gesamten Bundesgebiet und sind somit zeitlich befristeten und örtlich begrenzten Aktionen überlegen. Die Bundesregierung hat mit ihrem Programm den in der Fachwelt anerkannt richtigen Weg zur nachhaltigen Bekämpfung des Sommersmogs eingeschlagen. Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen unterstützt in seinem Umweltgutachten aus dem Jahre 2000 diese Auffassung. Auch der Bundesrat hat in seinem Beschluss vom 14. Juli 2000 das Sofortprogramm und die damit verbundene neue Ausrichtung der Ozonpolitik ebenfalls ausdrücklich begrüßt.

Zwischenzeitlich hat auch die Europäische Union mit einer neuen Ozon-Richtlinie (2002/3/EG) und der Richtlinie über nationale Höchstmengen (NEC-Richtlinie, 2001/81/EG) grundlegende Entscheidungen zur Verminderung der Ozonkonzentrationen getroffen. Beide Richtlinien haben als gemeinsames Ziel die nachhaltige Bekämpfung des Sommersmogs. Während die NEC-Richtlinie den Ausstoß der oben genannten Schadstoffe verbindlich begrenzt, legt die Ozon-Richtlinie anzustrebende Zielwerte sowie Informations- und Warnschwellen fest. Bindende Ozonwerte wurden wegen der beträchtlichen Wetterabhängigkeit der Ozonkonzentrationen nicht vorgeschrieben.

Beide Richtlinien verfolgen die Strategie der dauerhaft angelegten Maßnahmen, um bis zum Jahre 2010 die festgelegten Emissionshöchstmengen einzuhalten und die Ozonzielwerte möglichst ganzjährig zu erreichen. Die in Artikel 7 der Ozon-Richtlinie für den Fall der Überschreitung der Alarmschwelle angesprochenen Aktionspläne mit kurzfristig wirkenden Maßnahmen müssen nur in den Fällen durchgeführt werden, in denen ein nennenswertes Potenzial zur Verringerung der Ozonkonzentrationen besteht. In Deutschland ist ein derartiges Potenzial nicht mehr vorhanden. Der Anteil von hochemittierenden Fahrzeugen ohne geregelten Kat (oder gleichwertige Technologien) konnte gegenüber Anfang und Mitte der 90er Jahre erheblich reduziert werden. Kurzfristige verkehrliche Maßnahmen können die Ozonspitzen heute nur noch sehr geringfügig oder gar nicht mehr senken. Diese Beurteilung steht im Einklang mit den Leitlinien der EU-Kommission zur Umsetzung der Ozon-Richtlinie.

Die Bundesregierung hat die von den Richtlinien geforderten Maßnahmenprogramme zur Senkung der Ozonvorläuferstoffe als Fortentwicklung des Sofortprogramms aus dem Jahre 2000 zu einem bundesweiten Nationalen Programm zusammengefasst. Im März 2002 wurde der Kommission das erste Nationale Programm entsprechend Artikel 6 der NEC-Richtlinie übersandt. Das Programm ist im Internet auf der Seite <http://www.bmu.de> unter dem Thema Luftreinhaltung veröffentlicht. Dieses Programm zählt alle Maßnahmen auf, die zur Einhaltung der Emissionshöchstmengen und somit für die nachhaltige Senkung der Ozonkonzentrationen

notwendig sind. Dabei wird unterschieden zwischen bereits beschlossenen und gegebenenfalls zusätzlich noch notwendigen Maßnahmen. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass aus heutiger Sicht die Emissionshöchstmengen weitgehend mit den in Kraft befindlichen und verbindlich beschlossenen Regelungen eingehalten werden können. Für VOC sind jedoch noch strengere, europaweit einheitliche Produktregelungen erforderlich. Für den Fall heute noch nicht vorhersehbarer Entwicklungen nennt das Programm als zusätzliche Maßnahmen die weitere NO_x-Minderung im Verkehr, bei mobilen Maschinen und Geräten, bei Industrie- und Großfeuerungsanlagen sowie als VOC-Minderung die Begrenzung des Lösemittelgehaltes in Produkten.

III. Stand der Umsetzung der Maßnahmen

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.

(b) Einführung einer Abgasuntersuchung für Motorräder.

Zu den Punkten 1. – 4. (a):

Die Halbierung der Zahl hochemittierender Pkw ohne geregelten Kat oder gleichwertige Technologie konnte ohne weitergehende kraftfahrzeugsteuerliche Maßnahmen erreicht werden. Ihre Zahl nahm in den vergangenen drei Jahren von ca. 6 Mio. auf ca. 3 Mio. ab. Dies reduziert nach Abschätzung des Umweltbundesamtes die jährlichen NO_x-Emissionen um 23 kt und die VOC-Emissionen um 40 kt.

Für die laufende Legislaturperiode ist im Koalitionsvertrag 2002 – 2006 eine Reform der Kfz-Steuer vereinbart worden. Danach ist beabsichtigt, die Kfz-Steuer gemeinsam mit den Ländern aufkommensneutral ökologisch weiterzuentwickeln (CO₂-als Bemessungsgrundlage).

zu Punkt: 4. (b) Einführung einer Abgasuntersuchung für Motorräder.

Fachleute aus Bund und Ländern erarbeiten zur Zeit Vorschläge für einfache und wirkungsvolle Prüfverfahren. Die Abgasuntersuchung soll noch in dieser Legislaturperiode in Kraft gesetzt werden.

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

Die erforderlichen Maßnahmen zur Einsetzung besonderer Überwachungseinrichtungen und zur automatischen Erkennung von Störungen der Gasrückführungssysteme wurden mit der am 18.5.2002 in Kraft getretenen Änderungsverordnung zur 21. BImSchV (Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen) umgesetzt.

Ab dem 1. April 2003 müssen neu errichtete oder wesentlich geänderte Tankstellen mit dem automatischen Überwachungssystem ausgestattet werden. Die erste Nachrüstungsfrist für bestehende Tankstellen (ca. 3500 Tankstellen mit einer jährlichen Kraftstoffabgabe von mehr als 5000 m³) endet am 31.12.2004. Alle Nachrüstungen sollen am 31.12.2007 abgeschlossen sein. Die deutlich geringeren Ausfallzeiten von Gasrückführungssystemen und die Verbesserung ihres Wirkungsgrades werden nach Abschätzung des Umweltbundesamtes bis zum Jahr 2010 zu einer jährlichen VOC-Minderung von ca. 5 kt führen.

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

Die Lösemittelrichtlinie 1999/13/EG wurde durch die 31. BImSchV (Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Verwendung organischer Lösemittel in bestimmten Anlagen) und eine Änderung der 2. BImSchV (Verordnung zur Emissionsbegrenzung von leichtflüchtigen halogenierten organischen Verbindungen) umgesetzt. Diese Vorschriften sind am 25.8.2001 in Kraft getreten.

Ziel der Richtlinie ist die Begrenzung der VOC-Emissionen aus gewerblicher und industrieller Lösemittelanwendung. Die Anforderungen der 31. BImSchV gehen teilweise über die der Richtlinie hinaus. Dazu wurden Emissionsgrenzwerte verschärft und Erfassungsschwellenwerte herabgesetzt, so dass auch kleinere Anlagen einer Emissionsbegrenzung unterworfen sind. Die 31. BImSchV wird nach Abschätzung des Umweltbundesamtes zu einer jährlichen VOC-Minderung von ca. 50 kt führen, die wegen Übergangsfristen ab 2007 voll zur Geltung kommt.

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

Die Industrie hat mit Hinweis auf die engen europäischen Marktverflechtungen das Instrument der Selbstverpflichtung abgelehnt, zugleich aber eine EU-weite Regelung zur Begrenzung des VOC-Gehalts von Produkten befürwortet. Am 23.12.2002 wurde der Richtlinienvorschlag für eine EU-weite Regelung für den VOC-Gehalt in bestimmten Lacken und Farben veröffentlicht

(siehe Maßnahme Nr. 13), daher wird die Bundesregierung vorerst auf weitere Initiativen zur Erreichung einer Selbstverpflichtung verzichten.

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

Die Bundesregierung wird am 31. August 2003 eine streckenabhängige Autobahngebühr für schwere Lkw einführen.

Als Ergebnis des Vermittlungsverfahrens zur Mauthöheverordnung (MautHV) haben Bundestag und Bundesrat im Hinblick auf die Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterkraftverkehr Harmonisierungsmaßnahmen (Mautermäßigungsverfahren, Mineralölsteuer-Anrechnungsverfahren, Änderung des KFZ-Steuergesetzes, Innovationsprogramm oder jede andere geeignete Harmonisierungsmaßnahme einschließlich Änderung der Emissionsklassenzuordnung) als Kompensation für das Transportgewerbe in Höhe von bis zu 600 Mio. Euro p.a. vorgesehen. Da die geplanten Maßnahmen nicht sofort wirksam werden und teilweise der vorherigen Zustimmung der Europäischen Kommission bedürfen, wird die Maut zunächst mit einer durchschnittlichen Höhe von 12,4 Cent/km festgelegt. Nach Einführung der Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen soll die Maut auf die ursprünglich geplante Höhe von durchschnittlich 15 Cent/km angepasst werden

Die Autobahngebühr wird nach einer im Auftrag des UBA durchgeführten Untersuchung des Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung an der Uni Karlsruhe (IWW) (UBA-Texte 57/01) zu einem Rückgang der Fahrleistungen im Straßengüterverkehr und zu einem beschleunigten Kauf von emissionsärmeren Lkw führen. Im Jahre 2010 ist nach Abschätzung des Umweltbundesamtes eine Minderung der NO_x-Emissionen um ca. 27 kt und der VOC-Emissionen um ca. 2 kt gegenüber dem Referenzfall ohne Autobahngebühr zu erwarten.

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

Auf Initiative der Bundesregierung hat der Rat am 18.12.2000 den Auftrag an die Kommission erteilt, die Annäherung der NO_x-Grenzwerte für Dieselmotoren an die Grenzwerte für Ottomotoren zu prüfen. Bisher hat die Kommission noch keinen Vorschlag vorgelegt. Die Bundesregierung setzt sich weiter für umweltfreundlichere Dieselfahrzeuge ein. Für die laufende Legislaturperiode ist im Koalitionsvertrag 2002 – 2006 vereinbart worden, insbesondere die Dieselruß- und Stickstoffoxidemissionen weiter zu verringern. Dafür ist vor allem eine Fortentwicklung der Abgasnormen auf EU-Ebene erforderlich mit dem Ziel der Einführung einer hochwirksamen Abgasnachbehandlung oder vergleichbarer technischer Lösungen für Dieselfahrzeuge und der Möglichkeit steuerlicher Anreize zur vorzeitigen Einführung in D.

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

Die Initiative der Bundesregierung zur Einführung niedrigerer Grenzwerte für Motorräder war erfolgreich. Die Änderungsrichtlinie 2002/51/EG (Basisrichtlinie 97/24/EG) vom 19.7.2002 zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen hat zu entsprechenden Verschärfungen geführt. Mit den ab 2006 geltenden Schadstoffgrenzwerten ist mit dem Einsatz von Abgasnachbehandlungssystemen bei motorisierten Zweirädern zu rechnen. Damit werden die Schadstoffemissionen der Motorräder an das Abgasniveau heutiger Euro 3 Otto-Pkw angeglichen.

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

Die Bundesregierung ist bereits seit 1991 bestrebt, die Steuerbefreiung von Kerosin für den gewerblichen Luftverkehr auf internationaler Ebene abzuschaffen. Diese Position wurde in der fraktionsübergreifenden Entschließung des Bundestages vom 19.3.1997 sowie durch Bundestagsbeschluss vom 15.2.2001 (BT - Drs. 14/4443) unterstützt. Die Abschaffung der Steuerbefreiung für den gewerblichen Luftverkehr würde zu einer gleichmäßigen und einheitlichen Besteuerung der Leistungen sämtlicher Verkehrsträger führen.

Gemäß der Koalitionsvereinbarung vom 16.10.2002 wird sich die Bundesregierung weiter auf europäischer Ebene für eine Kerosinbesteuerung einsetzen. Die derzeitige Befreiung beruht teilweise auf dem Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt vom 7.12.1944 sowie auf ca. 130 auf der Grundlage dieses Abkommens abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsübereinkommen. Dieser internationalen Vertragslage trägt die bisher gültige EG-Mineralölstrukturrichtlinie mit einer obligatorischen Befreiung für in der gewerblichen Luftfahrt verwendetes Mineralöl Rechnung.

Die Europäische Kommission hatte im November 1996 empfohlen, auf eine Besteuerung von Kerosin hinzuwirken, sobald die internationale Rechtslage dies gestatte. Folgerichtig sieht ihr Richtlinienentwurf zur Harmonisierung der Energiebesteuerung die Möglichkeit vor, Flugkraftstoffe für Inlandsflüge und – sofern die Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander schließen – auch für innergemeinschaftliche Flüge zu besteuern. Am 19.3.2003 wurde die politische Einigung zu der Energiesteuerrichtlinie erzielt. Diese politische Einigung muss noch durch formale Verabschiedung der Richtlinie umgesetzt werden, um ab 2004 in Kraft zu treten.

Für den Fall, dass eine Kerosinbesteuerung nicht zustande kommt, unterstützt die Bundesregierung die Absicht der EU, eine EU-weite entfernungsbezogene Emissionsabgabe für den Flugverkehr einzuführen.

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

Nach der Koalitionsvereinbarung sollen die Start- und Landegebühren unter Einbeziehung von Emissionen weiter differenziert werden. Der umweltpolitische Hintergrund ist hiermit einen Anreiz zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu schaffen, und unter dem Gesichtspunkt Sommersmogbekämpfung geht es um die Senkung der NOx Emissionen.

Bisher werden in Deutschland Landegebühren erhoben, die sich neben Gesichtspunkten der Kostendeckung nur an Fluglärmemissionen orientieren. Die Gebühren differieren je nach Flughafen. Ihr Anteil an den gesamten Flugkosten ist relativ gering.

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. Zwischen BMU und BMVBW wurde hierauf aufbauend ein Konzept abgestimmt, das mit den beteiligten Kreise erörtert werden soll.

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.

Die Initiative der Bundesregierung war erfolgreich. Die Europäische Kommission hat am 23.12.2002 den Vorschlag für eine Richtlinie über die Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen aus Farben, Lacken sowie zur Änderung der Lösemittelrichtlinie 1999/13/EG vorgelegt. Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, möglichst schnell die Richtlinienverhandlungen abzuschließen, um sobald wie möglich darauf aufbauend nationale Regelungen zur Begrenzung des VOC-Gehalts in Farben und Lacken erlassen zu können. Dieser Richtlinienvorschlag ist eine wichtige Ergänzung der EU-Lösemittelrichtlinie (s. Maßnahme Nr. 6).

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 (2000: ca. 24 %) sinnvoll. Auf dieses Ziel richtet sich die Anpassung der Ausbildungsinhalte des lösemittelverarbeitenden Gewerbes.

Für die Fortbildung zum Kfz-Technikermeister wurde dieses Ziel durch die am 10. August 2000 vom BMWA und BMBF erlassene Verordnung über die Meisterprüfung im Kraftfahrzeug-techniker-Handwerk bereits umgesetzt. In der am 1. August 2003 in Kraft getretenen Neuordnung der Berufsausbildung zum Maler und Lackierer, zum Fahrzeuglackierer, und zum Bauten- und Objektbeschichter wird dem Ziel in den Ausbildungsinhalten sowie insbesondere auch in den Prüfungsbestimmungen ebenfalls Rechnung getragen.

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.**

Die dem Bundeskabinett am 24. Mai 2000 vom BMVBW 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.

Im Mittelpunkt der Diskussion steht der geänderte Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission vom Februar 2002 (nach 1. Lesung des Europäischen Parlaments) über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr. Hierzu gibt es in Brüssel noch keine Einigung. Diese neue Regelung soll die EG-Verordnung aus dem Jahr 1969, die zuletzt durch die VO (EWG) Nr. 1893/91 im Jahre 1991 geändert wurde, ersetzen.

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 Autobahng Gebühr für Nutzfahrzeuge.**

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

Die Bundesregierung hat den neuen Bundesverkehrswegeplan 2003 am 2. Juli 2003 beschlossen. Dieser Plan folgt den Zielen der Bundesregierung, möglichst hohe Anteile des Zuwachses im Straßen- und Luftverkehr auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern und die Investitionen in Straße und Schiene im Niveau anzugleichen.

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

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Kombinierten Verkehrs soll auch weiterhin eine hohe Effizienz der Bundesförderung für die Infrastruktur von KV – Terminals gewährleistet werden. Ein neues Programm zur Förderung des KV außerhalb des infrastrukturellen Bereichs befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung.

16. c) Förderung des Gütertransportes mit Schiff und Bahn durch Einführung einer streckenbezogenen Autobahng Gebühr für Nutzfahrzeuge

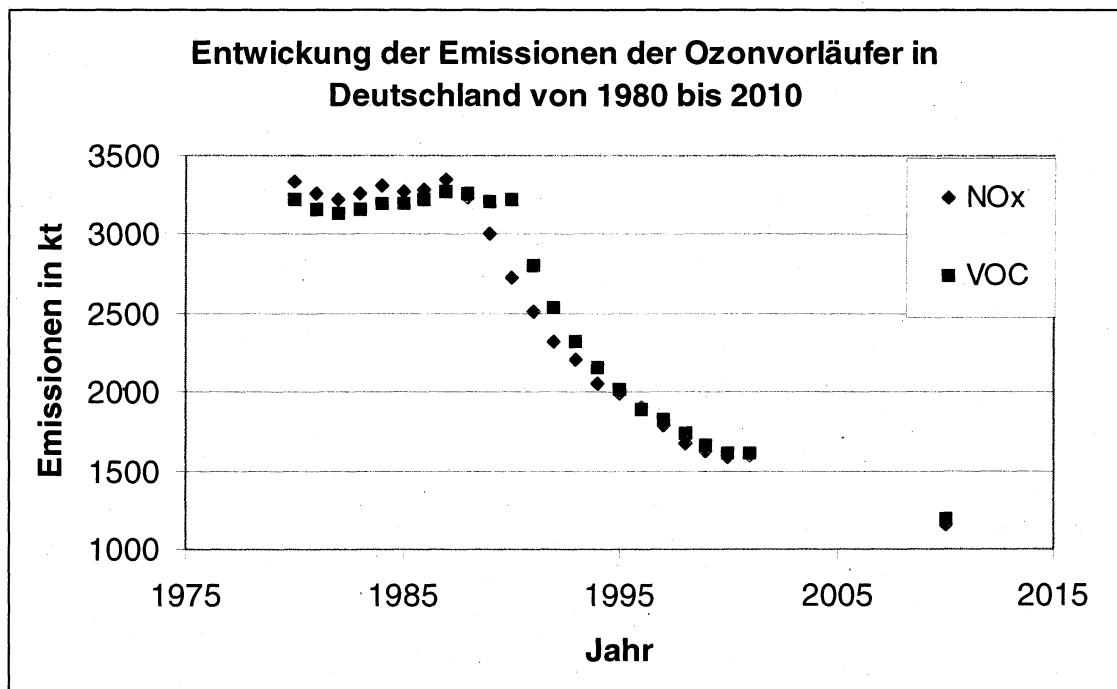
Auf die Ausführungen zu Maßnahme Nr. 8 wird verwiesen.

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.

Insbesondere auf Initiative der Bundesregierung wurde erreicht, dass die Fortschreibung der Richtlinie zur Verminderung der Emissionen aus mobilen Maschinen (97/68) mittlerweile abgeschlossen werden konnte. Kleine mobile Maschinen und Geräte müssen als erste Stufe ab dem Jahre 2004 rechtlich verbindliche Grenzwerte einhalten, was zu einer deutlichen Verminderung der Ozonvorläuferemissionen führen wird. In einer zweiten Stufe werden die Grenzwerte im Zeitraum bis 2008 weiter verschärft. Im Rahmen der nationalen Umsetzung der Richtlinie wird die Kennzeichnung von solchen Geräten in Form eines Gütesiegels geprüft, die vorzeitig die zweite Stufe einhalten.

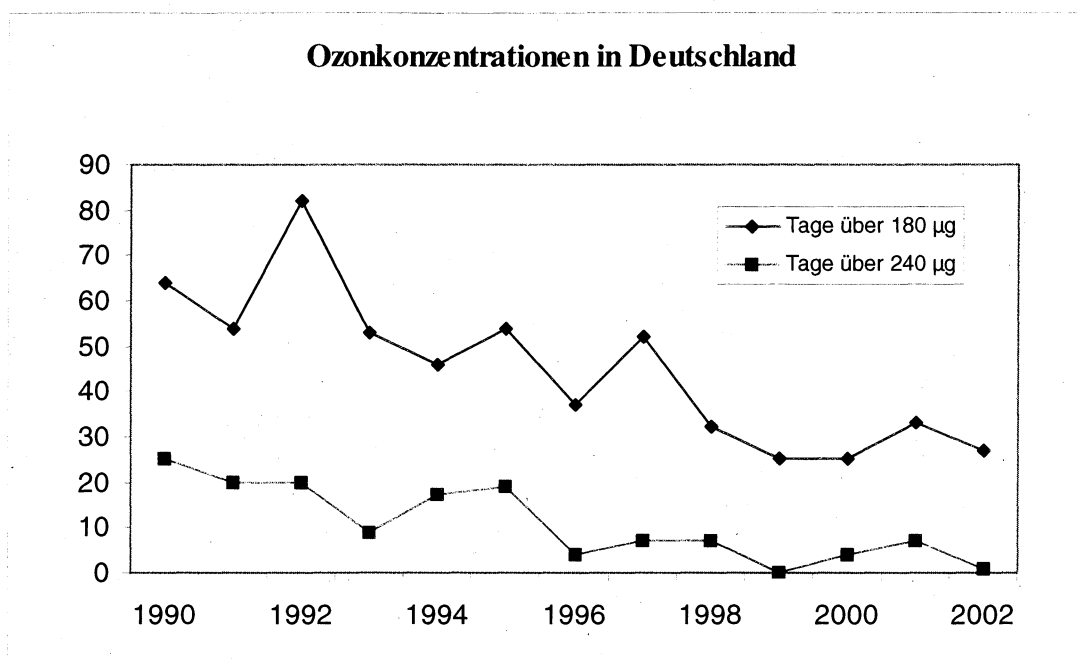
IV. Entwicklung der Ozonvorläufer-Emissionen und der Ozonkonzentrationen

Die nachstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Emissionen der Ozonvorläufer NO_x und VOC von 1980 bis 2001 in Deutschland. Seit 1990 gingen die Emissionen um jeweils ca. 50 % zurück. Die eingetragenen Werte für 2010 entsprechen den nationalen Emissionshöchstmenge der NEC-Richtlinie für die beiden Schadstoffe. Um diese Höchstmenge zu erreichen, müssen von heute an gerechnet die Emissionen nochmals um jeweils ca. 30% reduziert werden.



Quelle: Umweltbundesamt

Verbunden mit dieser erheblichen Verringerung der Schadstoffemissionen in den letzten Jahren war auch eine messbare Abnahme der Ozonkonzentrationen. Die Bevölkerung muss heute deutlich seltener informiert oder gewarnt werden, als es noch in den neunziger Jahren der Fall war. Die folgende Grafik gibt die Entwicklung der Anzahl der Tage mit Überschreitung der Informationsschwelle von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und der neuen Warnschwelle von $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ der aktuellen Ozon-Richtlinie in der Zeit von 1990 bis 2002 wieder.



Quelle: Umweltbundesamt

Diese Daten zeigen eindrucksvoll, dass die Politik der dauerhaften Reduzierung der Ozonvorläuferemissionen die gewünschten positiven Auswirkungen auf die Ozonkonzentrationen hat. Die Bundesregierung wird alles daran setzen, dass im Jahre 2010 Informationen und Warnungen wegen Überschreitungen dieser Schwellenwerten nicht mehr notwendig sein werden. Wenn alle EU-Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen bis dahin nachkommen, wird unsere Umwelt außerordentlich davon profitieren. Im Vergleich zu 1990 wird die Belastung der Menschen durch Sommersmog um etwa zwei Drittel gesenkt werden.

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.

zu Maßnahme 1:

Die Bundesregierung hat sich auf Gemeinschaftsebene für eine emissionsbezogene steuerliche Behandlung der Kraftfahrzeuge eingesetzt. Die Richtlinien über die Abgasgrenzwerte der EU lassen ausdrücklich steuerliche Anreize für fortschrittliche Fahrzeuge zu. Die Kommission hat am 6.9.2002 eine Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament zur "Besteuerung von Personenkraftwagen in der Europäischen Union" vorgelegt. Darin spricht sie sich für eine CO₂-orientierte Kfz-Steuer für Pkw aus, die überdies auch als Beitrag zur Reduzierung anderer Emissionen genutzt werden kann.

zu Maßnahme 2:

Die vorgesehene Umweltuntersuchung (UU) für alle zweirädrigen Kraftfahrzeuge mit einem amtlichen Kennzeichen soll mit dazu beitragen, dass Verschlechterungen im Abgas- und Geräuschverhalten des einzelnen Kraftrades im Verkehr als Folge von Verschleiß, unterlassener oder fehlerhafter Reparatur/Wartung und/oder Einbau nicht genehmigter Auspuffanlagen besser erkannt und dann einer umgehenden Beseitigung zugeführt werden können. Als Einstiegslösung ist zur Beurteilung des Abgasverhaltens allgemein eine CO-Messung bei Leerlauf bzw. bei Krafträdern mit G-Kat oder einer Abgasgenehmigung nach RL 2002/51/EG eine CO-Messung bei erhöhtem Leerlauf vorgesehen. Das Geräuschverhalten soll zunächst im Rahmen einer Pflichtuntersuchung durch eine subjektive Geräuschbeurteilung bei einem ohnehin durchzuführenden Fahrversuch bewertet und erst bei Auffälligkeit durch eine Standgeräuschmessung abgeklärt werden. Die skizzierte Einstiegslösung für die Krad-UU ist bereits in das Konzept zur Zusammenfassung von Haupt- und Abgasuntersuchung eingearbeitet worden. Der entsprechende Verordnungsentwurf mit Begründung liegt als Arbeitsentwurf vor. Die Rechtsetzung der Vorschriften soll 2004 erfolgen. Die neue Krad-Hauptuntersuchung mit

den Untersuchungsteilen Abgas-/Geräuschverhalten könnte unter diesen Voraussetzungen Mitte/Ende 2004 greifen. Über eine Verbesserung der „Einstiegslösung“ wird nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse entschieden.

Eine emissionsorientiert gestaffelte Kfz-Steuer kann nur an vorhandene Abgasvorschriften anknüpfen. Auf Gemeinschaftsebene gab es zu neuen anspruchsvolleren Abgasgrenzwerten bis Ende 2002 keine Einigung. Die im Jahre 1997 eingeführte Steuerpflicht für zulassungsfreie Leichtkrafträder mit amtlichen Kennzeichen musste nach einem Jahr u. a. wegen des unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwandes rückwirkend wieder aufgehoben werden.

zu Maßnahme 3:

Mit der Richtlinie 2002/51/EG ist eine deutliche Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für motorisierte Zweiräder verabschiedet worden. Gleichzeitig wurde für Motorräder mit einem Hubraum von über 150 ccm ein an Pkws orientierter Fahrzyklus eingeführt. Die Entwicklung eines weltweiten Testzyklus für Motorräder erfolgt derzeit in einer UN-ECE-Arbeitsgruppe. Zu weiteren Einzelheiten wird auf Punkt III.10 verwiesen.

zu Maßnahme 4:

Mit der Richtlinie 2003/27/EG sind insbesondere die für die Überwachung der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge maßgebenden Grenzwerte verschärft worden. Sie sind spätestens ab 1. Januar 2004 anzuwenden. Diesen strengeren Grenzwerten werden Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor beginnend mit der „Euro 3“ und Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor beginnend mit der Abgasstufe „Euro 4“ unterworfen. Die sich aus der Richtlinie 2003/27/EG ergebenden Anforderungen sollen mit der 27. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in nationales Recht übernommen werden

zu Maßnahme 5:

Diese Maßnahme wurde von der Bundesregierung geprüft. Die Ergebnisse sind in den Entwurf der Novelle der 13. BImSchV eingeflossen, der in Kürze dem Bundesrat zugeleitet werden wird.