

Antrag

der Fraktion der SPD

Kraftfahrzeugemissionen

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich ein Gesamtkonzept zur drastischen Absenkung der Kraftfahrzeugemissionen vorzulegen, das folgende Elemente berücksichtigt:
 1. Die ordnungsrechtlich vorgegebenen Abgasgrenzwerte sind für Neuwagen mit Ottomotoren ab 1. Januar 1986 so abzusenken, daß eine Reduzierung der Abgasschadstoffe von ca. 90 v.H. erreicht wird.
 2. Es ist sicherzustellen, daß rechtzeitig unverbleites Benzin in Normal- und Superqualität auf dem deutschen Markt angeboten wird, damit alle nach dem 31. Dezember 1985 zugelassenen Neuwagen mit Ottomotor unverbleites Benzin als Treibstoff verwenden. Das angebotene unverbleite Benzin darf keine anderen Stoffe, die die Gesundheit gefährden, enthalten.
 3. Es ist sicherzustellen, daß die ordnungsrechtlich vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte eingehalten und kontrolliert werden. Geeignete Meßverfahren sind zu entwickeln.
 4. Die Verwendung von unverbleitem Benzin wird mineralölsteuerlich begünstigt. Dabei ist zu beachten:
 - Die Besteuerung ist so zu gestalten, daß unverbleites Benzin gegenüber verbleitem Benzin preiswerter angeboten wird.
 - Die Begünstigung unverbleiten Benzins darf nicht zu Steuerausfällen führen.
 - Die Differenz in der Besteuerung von unverbleitem und verbleitem Benzin wird stufenweise erhöht.
- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf sicherzustellen, daß die Verpflichtung zur Vorhaltung unverbleiten Benzins nicht zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem Tankstellenmarkt führt. Gegebenenfalls ist durch wettbe-

werbssichernde Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, daß auch die nichtmarkengebundenen Tankstellen unverbleites Benzin anbieten können. Da die Aufbringung der bei der Einführung unverbleiten Benzins erforderlichen Investitionskosten die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der gefährdeten kleinen und mittleren Betriebe erheblich beeinträchtigen kann, ist es gegebenenfalls erforderlich, diesen Investitionshilfen zu gewähren.

III. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nach bisherigen Auskünften ist die Mineralölwirtschaft in der Lage, in ausreichenden Mengen unverbleiten Kraftstoff sowohl in Normal- als auch in Superqualität zur Verfügung zu stellen. Es wird jedoch sorgsamer Beobachtung bedürfen, ob die Wettbewerbssituation auf dem Tankstellenmarkt nicht zu Lasten der sogenannten „Freien Tankstellen“ beeinträchtigt werden wird. Ihre Versorgungssicherheit muß erforderlichenfalls durch wettbewerbssichernde Maßnahmen gewährleistet werden. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß auch die nichtmarkengebundenen Tankstellen ausreichend mit unverbleiten Kraftstoffen beliefert werden.

Die wirksame und möglichst frühzeitige Absenkung der schädlichen Kraftfahrzeugemissionen hat zur Voraussetzung, daß der Gesetzgeber unverzüglich die Rahmenbedingungen sowohl in zeitlicher als auch in technischer Hinsicht festlegt. Nur so erhalten die betroffenen Industriezweige ausreichend Vorbereitungszeit, die erforderlichen Umstellungsmaßnahmen auch wirklich durchzuführen. Der Termin 1. Januar 1986 ist nur dann einhaltbar, wenn jetzt die Rahmenbedingungen festgelegt werden. Eine Verschiebung dieses Termins ist angesichts der bereits eingetretenen Umweltschäden und unter Berücksichtigung einer Übergangsfrist bis zur völligen Umstellung auf unverbleites Benzin nicht wünschenswert.

Wirksamer Umweltschutz ist in Europa nur übernational möglich. Oberstes Ziel muß daher eine europaeinheitliche Regelung sein.

Wenn ersichtlich wird, daß innerhalb der EG derzeit eine unverzügliche Einigung auf diesem Gebiet nicht zu erwarten ist, gebieten die bereits eingetretenen Umweltschäden, das Ausmaß der fortbestehenden Gefahren und die den betroffenen Industriezweigen zu gewährenden Vorlaufzeiten nationale Maßnahmen. Sie erhalten dann auch dadurch einen Sinn, daß sie gegenüber Maßnahmen anderer europäischer Staaten Vorreiterfunktion ausüben werden. Äußerungen aus den Benelux-Staaten, der Schweiz, Österreich und aus skandinavischen Staaten lassen dies erwarten.

Bonn, den 11. Oktober 1983

Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Von Kraftfahrzeugabgasen gehen erhebliche Gefahren für Gesundheit und Umwelt aus. Ihnen kann wirksam nur begegnet werden, wenn sich die dazu erforderlichen Maßnahmen an einem Gesamtkonzept orientieren. Angesichts des Ausmaßes der Gefahren können Einzelmaßnahmen nur wenig ausrichten.

Die Schadstoffemissionen aus Kraftfahrzeugen betragen pro Jahr zur Zeit 1,4 Mio. t Stickoxide, 6 Mio. t Kohlenmonoxide und 650 000 t Kohlenwasserstoffe. Die Emission an Bleiverbindungen beträgt 3500 t. Auf den Kraftfahrzeugverkehr sind damit hinsichtlich der Stickoxide rd. 50 v.H., hinsichtlich des Kohlenmonoxids ca. 60 v.H. und bei den Kohlenwasserstoffen ca. 30 v.H. der Gesamtemission zurückzuführen. Unter den jährlich 650 000 t Kohlenwasserstoffen befinden sich auch kanzerogene Verbindungen, vor allem 50 000 t Benzol.

Je Fahrzeug haben sich zwar die emittierten Kohlenmonoxide und Kohlenwasserstoffe gegenüber 1970 vermindert. Als Folge der stark angestiegenen Gesamtfahrleistung ist diese Verbesserung jedoch kompensiert worden. Die Verringerung der Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffemission ist vor allem durch die Veränderung des Kraftstoff-Luftverhältnisses (Abmagerung) erreicht worden; dies hatte jedoch eine Erhöhung der Stickoxidwerte zur Folge. Je Fahrzeug wird deshalb im Vergleich zu 1970 36 v.H. mehr Stickoxid emittiert; insgesamt liegen die Stickoxidemissionen wegen des höheren Fahrzeugaufkommens heute um 80 v.H. höher als 1970.

Nach den heute vorliegenden Erkenntnissen der Automobil-Industrie ist eine drastische Absenkung der Abgasgrenzwerte durch rein motorische Veränderungen nicht zu erreichen. Hierzu ist vielmehr der Einbau sogenannter Drei-Wege-Abgaskatalysatoren erforderlich, die durch ihre hohe Bleiempfindlichkeit den Einsatz unverbleiter Ottokraftstoffe zur Voraussetzung haben. Die Verwendung unverbleiten Benzins dient demnach nicht nur dem Ziel, die Umwelt von hochgiftigen Bleiverbindungen zu entlasten, sie ist zugleich Vorbedingung für die derzeit nur durch Einsatz der Katalysatortechnologie erreichbare drastische Absenkung der weiteren Abgasschadstoffe.

Es sollte darauf verzichtet werden, den Einbau der Katalysatoren ordnungsrechtlich vorzuschreiben, vielmehr der Wirkungsgrad dieser besten derzeit verfügbaren Technologie zum Maßstab für die Absenkung der Grenzwerte genommen und damit ihr Einsatz erreicht werden. Sollte es durch neue Technologien in Zukunft möglich werden, die Abgasgrenzwerte kostengünstiger auch ohne den Einsatz von Katalysatoren zu erreichen, so bleibt dieser Weg offen.

Die Verwendung unverbleiten Benzins sollte durch ökonomische Anreize gefördert werden. Dies geschieht durch eine Mineralölsteuersenkung für nichtverbleite Ottokraftstoffe, die dazu führen soll, daß unverbleites Benzin deutlich billiger als verbleites Benzin angeboten wird. Die durch die Steuervergünstigung entstehen-

den Mineralölsteuerausfälle sollen ausgeglichen werden durch eine entsprechende Steueranhebung bei verbleitem Benzin. Eine solche Mineralölsteuererhöhung wirkt als zusätzlicher Faktor zur Förderung des Einsatzes unverbleiten Benzins, da sie den preislichen Unterschied zwischen verbleitem und unverbleitem Kraftstoff weiter stärkt.

Die stufenweise weitere Senkung bzw. Erhöhung der Mineralölsteuer öffnet die Preisschere zwischen beiden Kraftstoffarten weiter zugunsten des unverbleiten Benzins und macht den Betrieb der durch verbleiten Kraftstoff angetriebenen Fahrzeuge schließlich unwirtschaftlich.