

## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Dr. Ehmke (Ettlingen) und der Fraktion DIE GRÜNEN**

### **Emissionsbelastungen durch Lastkraftwagen**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist nach neuesten Erhebungen der Anteil der Stickoxidbelastung durch den Straßenverkehr
  - a) in absoluten Zahlen,
  - b) im prozentualen Verhältnis zum Gesamt-NO<sub>x</sub>-Ausstoß in der Bundesrepublik Deutschland?
2. Wie hoch sind nach neuesten Erhebungen die durch Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor verursachten Emissionen jeweils von Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid und Ruß
  - a) in absoluten Zahlen,
  - b) im prozentualen Verhältnis zum gesamten Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland?
3. a) Inwieweit sind die bisherigen LKW-Emissionsanteile des Straßenverkehrs bei Katastererhebungen zu niedrig eingeschätzt worden?  
b) Inwieweit reichen die in der 5. BImSchV verzeichneten Emissionsfaktoren nicht aus, um den Emissionsbeitrag von Nutzfahrzeugen mit Dieselmotor zu erfassen?
4. Welche Probleme hinsichtlich des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes ergeben sich vor allem bei großen LKW, insbesondere solchen mit Turbo-Ladern?
5. Bei welchen Straßenklassen hat der NO<sub>x</sub>-Emissionsbeitrag von Nutzfahrzeugen mit Dieselmotor eine besonders große Bedeutung?
6. a) Welche Abgasgrenzwerte für Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor sind in den USA gültig, welche in Kalifornien?  
b) Mit welchen technischen Maßnahmen können die Hersteller die verschärften kalifornischen Grenzwerte einhalten?
7. a) Welche Abgaswerte sind bereits heute mit konventionellen Maßnahmen in der Bundesrepublik Deutschland bei LKW zu erreichen?  
b) Welche Zielwerte sind darüber hinaus bei Einsatz emissionsmindernder Techniken anzustreben?

- c) Welche Abgaswerte sind diesbezüglich bereits versuchsweise erreicht worden?
8. Warum haben die EG-Staaten bisher kein Interesse gezeigt, die ECE-Regel 49 in EG-Recht umzusetzen, obwohl unter Fachleuten bekannt ist, daß die ECE-Werte problemlos einzuhalten wären?
9. Warum hat die Bundesregierung bisher noch nichts unternommen, um durch die Festlegung von Grenzwerten einer Verschlechterung des Abgasverhaltens bei LKW, welche bei Ausschöpfung des bisherigen Spielraums droht, vorzubeugen?
10. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um den Schadstoffausstoß von LKW durch gesetzliche Maßnahmen zu reduzieren?
11. Wird die Bundesregierung die ECE-Regel 49 mit verschärften Grenzwertbestimmungen auch im Alleingang in nationales Recht umsetzen? Wird die Bundesregierung die Möglichkeit einer Vorreiterrolle wahrnehmen, weil diese ECE-Regel bisher in anderen Staaten noch nicht Gesetzeskraft erlangt hat und daher kein nichttarifäres Handelshemmnis vorliegt?
12. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um verbindliche Bewertungsverfahren zur Rußemission bei großen Dieselfahrzeugen festlegen zu können?
13. Wie hoch ist nach Schätzungen der Bundesregierung der Anteil von Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für LKW auf Autobahnen bzw. Landstraßen, und sieht die Bundesregierung eine wirksame emissionsmindernde Maßnahme in strengeren Geschwindigkeitskontrollen oder anderen Maßnahmen mit dem Ziel, eine drastische Reduzierung der Geschwindigkeitsübertretungen herbeizuführen?

Bonn, den 11. April 1984

**Dr. Ehmke (Ettlingen)**  
**Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion**