

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zur Abgabe einer Erklärung der Bundesregierung Verhandlungen des EG-Umweltrats vom 27. Juni 1985 in Luxemburg zum umweltfreundlichen Auto

Das bisher erkennbare Ergebnis des EG-Umweltministerrates zu europäischen Normen für schadstoffarme PKW ist Ausdruck des politischen Gewichtsverlustes der Bundesregierung und ihrer Verhandlungsfehler auf europäischer Ebene.

In der Abfolge

- der Ankündigungen Bundesinnenminister Zimmermanns, daß ab 1. Januar 1986 nur noch Neuwagen mit Katalysator zugelassen werden,
- der Beschlüsse der Bundesregierung vom 3. Juli 1984 und 19. September 1984, statt einer obligatorischen Regelung ab 1. Januar 1986 nur eine freiwillige Lösung – unterstützt durch steuerliche Anreize – vorzusehen, ehe der Katalysator erst ab 1988 bzw. 1989 Vorschrift werden soll,
- des Beschlusses des EG-Umweltministerrates vom 20. März 1985: „Die europäischen Normen sollten durch einfache Magerverbrennungsverfahren in Verbindung mit Oxidationskatalysatoren oder durch vergleichbare kostengünstige Verfahren erreichbar sein“, womit von einer „Gleichwertigkeit“ mit US-Grenzwerten Abstand genommen wurde, und
- der Verabschiedung eines Blankett-Gesetzes zur steuerlichen Förderung schadstoffarmer PKW durch die Mehrheiten von Bundestag und Bundesrat im März/April 1985, in dem der entscheidende Maßstab für die Anerkennung eines PKW als „schadstoffarm“ – nämlich europäische Abgasnormen – fehlt,

ist mit dem Ergebnis des EG-Umweltministerrates vom 27./28. Juni 1985 das Konzept der Bundesregierung zur Einführung von Katalysatorautos endgültig gescheitert.

Damit wird für die Gesundheit der Menschen und für den Wald schwerer Schaden angerichtet:

- Das Vertrauen in die umweltpolitische Glaubwürdigkeit und Durchsetzungsfähigkeit der Bundesregierung wird ein Jahr nach dem Fall Buschhaus erneut erschüttert.

- Das bisher erkennbare Ergebnis des EG-Umweltministerrates stellt zumindest keine Verbesserung gegenüber dem Vorschlag der EG-Kommission dar, der von der Bundesregierung als völlig unzureichend kritisiert worden ist. Von einer Gleichwertigkeit mit US-Grenzwerten kann keine Rede sein.
- Eine mit dem geregelten Katalysator vorliegende Umwelttechnik kommt nicht zum Durchbruch. Die Entlastung der Umwelt von Stickoxidemissionen aus dem Verkehrsbereich wird auf der Grundlage einer Minimallösung – neue EG-Grenzwerte, die den US-Werten nicht gleichwertig sind, und Einführung des Katalysators auf freiwilliger Basis – bis zum Jahr 2000 hinaus verschoben.
- Nach dem Gesetz über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens, das am 1. Juli 1985 in Kraft gesetzt werden soll, werden Abgastechniken gefördert, die weit weniger leistungsfähig sind als der Drei-Wege-Katalysator. Es werden Steuermittel vergeben, ohne daß es zu nachhaltigen umweltpolitischen Verbesserungen kommt.
- Autokäufern und der Automobilindustrie, die im Vorgriff auf ein klares Konzept zur Einführung von Katalysatorautos umweltpolitisch richtige Entscheidungen getroffen haben, wird die Grundlage ihrer Kalkulationen entzogen. Die Bundesregierung hat es geschafft, daß von Fehlinvestitionen in einem Zusammenhang geredet wird, wo es in Wirklichkeit um lebensnotwendige Zukunftsinvestitionen geht.
- Mit der Abkehr von der Katalysator-Technik wird auch einem flächendeckenden Angebot von bleifreiem Benzin die Basis entzogen. Dies hat wiederum negative Rückwirkungen auf den freiwilligen Kauf von Katalysatorautos.
- Die mangelhafte Abstimmung und die schlechte Verhandlungsführung der Bundesregierung auf EG-Ebene belasten die europäische Kooperation insgesamt und jede zukünftige Bemühung, in den nächsten Jahren Verbesserungen bei den europäischen Abgasnormen zu verabreden.

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Das Ergebnis des EG-Umweltministerrates vom 27./28. Juni 1985 bleibt weit hinter umweltpolitischen Notwendigkeiten in der Bekämpfung gesundheitlicher Risiken und des Waldsterbens zurück und nutzt nicht die vorhandenen technischen Möglichkeiten für eine ökologische Modernisierung der Volkswirtschaft.
2. Der Deutsche Bundestag bedauert, daß sich die Bundesregierung durch mangelhafte Abstimmung auch auf der Ebene der Staats- und Regierungschefs und ungeschickter Verhandlungen auf europäischer Ebene den Weg zu einem

besseren Ergebnis selbst verbaut hat. Die Bundesregierung hat insbesondere versäumt, die europäischen Partner durch Entgegenkommen im Rahmen eines Verhandlungspakets für eine umweltgerechte Lösung bei den Abgasnormen zu gewinnen.

3. Die obligatorische Einführung von Katalysatorautos zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt bleibt ein umweltpolitisches Ziel ersten Ranges. Der Deutsche Bundestag weiß sich hierin einig mit dem Europäischen Parlament, das am 12. Dezember 1984 mit großer Mehrheit die Einführung der strengen US-Abgasnormen ab 1986 gefordert hat. Der Deutsche Bundestag bedauert, daß die Bundesregierung einem Beschluß vom 9. Februar 1984, dem Deutschen Bundestag notwendige oder förderliche „Gesetzes- und Verordnungsänderungen zuzuleiten, mit denen sichergestellt wird, daß ab 1. Januar 1986 nur noch Personenkraftwagen neu zugelassen werden, die der in den USA vorgeschriebenen Norm der Abgaswerte entsprechen“, nicht entsprochen hat.
4. Automobilindustrie und Autokäufer bleiben aufgefordert, mit ihren Entscheidungen zugunsten der wirksamsten Abgastechnik einen Beitrag zur Umweltvorsorge zu leisten. Umweltpolitische Vorleistungen heute tragen dazu bei, den umweltpolitischen Standard von morgen ohne schwierige Anpassungsprozesse zu erreichen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf dem Europäischen Rat am 28./29. Juni 1985 in Mailand für Verbesserungen des Ergebnisses der EG-Umweltminister vom 27. Juni 1985 einzusetzen;
2. das Gesetz über Maßnahmen zur steuerlichen Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens zurückzuziehen und umgehend ein neues Konzept vorzulegen, das an der umweltpolitisch wirksamsten Abgastechnik ansetzt, sozial ausgewogen, aufkommensneutral, unkompliziert und unbürokratisch ist;
3. als kurzfristig sofort wirksame Maßnahme zur Bekämpfung gesundheitlicher Risiken und des Waldsterbens sowie zur Unterstreichung umweltpolitischer Absichten auf EG-Ebene sofort eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf Landstraßen und 100 km/h auf Autobahnen zu erlassen;
4. ihren finanzpolitischen Spielraum bei der Förderung von bleifreiem Benzin durch eine stärkere Spreizung der Mineralölsteuer gegenüber bleihaltigem Benzin voll auszuschöpfen, damit bleifreies Benzin am Markt attraktiver zu machen und Versorgungsunsicherheiten für Käufer von Katalysatorautos zu beseitigen;
5. ein Konzept zur Verringerung der Abgase aus Nutzfahrzeugen vorzulegen;

6. im Rahmen der Verkehrspolitik Mittel zugunsten des Ausbaus des ÖPNV umzuschichten und Maßnahmen zur Verlagerung des Schwergutverkehrs von der Straße auf die Schiene zu ergreifen.

Bonn, den 28. Juni 1985

Dr. Vogel und Fraktion