

Antrag

der Fraktion der SPD

Minderung der Schadstoffemissionen bei Nutzfahrzeugen

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Verhandlungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaften zur Verringerung der Schadstoffe in den Abgasen von Nutzfahrzeugen mit dem Ziel zu führen, folgendes Konzept zu realisieren:

1. Für schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 t) sind solche Abgasgrenzwerte festzulegen, die dem in den USA vorgeschriebenen Standard entsprechen.

Bei der Grenzwertfestlegung ist an dem Vorschlag für die ECE-Richtlinie R 49 anzuknüpfen: Das dort entwickelte Prüfverfahren sollte national verbindlich übernommen werden; es sollten allerdings solche Grenzwerte festgeschrieben werden, die die in der R 49 vorgeschlagenen Werte: NO_x-18 g/kWh, CH-3,5 g/kWh, CO-14 g/kWh – um 30 % unterschreiten. Für den NO_x-Grenzwert würde dann in Europa die Schärfe der bis Ende 1983 gültigen US-Regel erreicht.

Gleichzeitig sind die Grenzwerte für die Rauchgastrübung – festgelegt in der ECE-Richtlinie R 24 – um 30 % abzusenken.

Diese Grenzwerte sind ab 1. Januar 1987 innerhalb der Europäischen Gemeinschaft verbindlich zu machen.

2. Für leichte Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t ist der Vorschlag der deutschen Automobilindustrie zur Senkung der Schadstoffemissionen aufzugreifen: Die in den USA geltenden Abgasvorschriften für leichte Nutzfahrzeuge (light-duty trucks, LDT) einschließlich des Fahrzyklus sollte durch die Europäische Gemeinschaft übernommen werden. Dies führt zu folgenden Grenzwertsetzungen: CH 0,8 g/Meile (0,5 g/km); CO 10 g/Meile (6,2 g/km); NO_x 2,3 g/Meile (1,4 g/km); Partikel 0,6 g/Meile (0,37 g/km).

Diese Werte sollten ab 1. Januar 1987 verbindlich in der Europäischen Gemeinschaft eingeführt werden.

3. Eine weitere Absenkung der Schadstoffemissionen aus Nutzfahrzeugen ist in einer zweiten Stufe anzustreben, deren exakte Werte 1987 festzulegen sind.

Die Bundesregierung wird gebeten, bis zum 1. Juli 1987 Bericht zu erstatten über die weiteren Entwicklungsfortschritte beim Partikelfilter. Der Bericht ist mit einem Vorschlag zu verbinden, in welcher Weise die Grenzwerte der ECE-Richtlinie R 49 weiter abgesenkt und um Partikelwerte ergänzt werden können.

Eine entsprechende Option in der Europäischen Gemeinschaft ist anzustreben.

Bonn, den 13. November 1985

Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Selbstverpflichtung der deutschen Automobilhersteller, mit ihren neu- und weiterentwickelten Nutzfahrzeug-Motoren bereits ab 1. Januar 1986 die Grenzwerte der ECE-Richtlinie R 49 um mindestens 20 % in der Serie zu unterschreiten.

Gleichwohl bleibt es notwendig, diese Werte für alle Motoren schwerer Nutzfahrzeuge sowie für alle Partner der Europäischen Gemeinschaft zum 1. Januar 1987 verbindlich zu machen. Darüber hinaus sind diese Grenzwerte bereits heute um Elemente zur weiteren Emissionssenkung, d. h. um Elemente zur Dynamisierung des technischen Fortschritts zu ergänzen.

Zu 1.

Für Nutzfahrzeuge über 3,5 t gibt es derzeit keine Abgasvorschriften zur Begrenzung der gasförmigen Emissionen CO, CH und NO_x. Es existiert lediglich eine Vorschrift zur Beschränkung des Diesel-Rußes, der Rauchgastrübungstest (ECE-Richtlinie R 24).

Schwere Nutzfahrzeuge tragen mit ca. 460 000 t p. a. zu rund einem Drittel zur gesamten Stickoxidbelastung im Straßenverkehr und damit in erheblichem Umfang zum Waldsterben bei. Mit 83 000 t p. a. sind sie an der Emission von Kohlenwasserstoffen und damit auch an der Emission gesundheitsschädigender krebs-erregender Substanzen beteiligt.

Eine Verbesserung der heutigen Durchschnitts-Emissionswerte um 20 bis 30 % (auf amerikanisches Niveau) ist technisch ohne Nachteile beim Kraftstoffverbrauch oder beim Diesel-Ruß möglich – so das übereinstimmende Ergebnis einer Sachverständigenanhörung im Innenausschuß.

Die ECE-Richtlinie R 49, die 1982 in Genf zur Beschränkung der gasförmigen Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge verabschiedet wurde, ist bis heute in keinem europäischen Land verbindlich gemacht worden. Die dort vorgeschlagenen Werte – NO_x: 18 g/kWh; CH: 3,5 g/kWh; CO 14 g/kWh – werden von den in Europa angebotenen Serienmotoren heute fast durchweg eingehalten. Als Stand der Technik gilt vielmehr, die Werte der ECE-Richtlinie

R 49 für alle neuen und weiterentwickelten Motoren um mindestens 20 bis 30 % zu unterschreiten.

Eine Herabsetzung der Grenzwerte für die Rauchtrübung bei Vollast (ECE-Richtlinie R 24) erfordert keine grundsätzlichen gesetzestechnischen Initiativen, sondern lediglich eine Fortentwicklung der bestehenden Regelung. Seit Einführung der ECE-Richtlinie R 24 1971 sind die Grenzwerte unverändert geblieben, so daß der technische Fortschritt nicht in einer Verbesserung der Rauchgrenzwerte seinen Niederschlag gefunden hat. 1983 wurde bei einer Arbeitssitzung der ECE in Genf vom deutschen Vertreter die Vorlage eines Vorschlags zur Absenkung der Rauchgastrübungswerte im Rahmen der laufenden Vorbereitungen für die Regelungsstufe R-24/03 angekündigt. Nach Auffassung des Deutschen Bundestages sollte diese Absenkung 30 % betragen und zügig verbindlich gemacht werden.

Zu 2.

Während bislang die Abgasgrenzwerte in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für alle PKW's unter 3,5 t festgelegt wurden, sind bei der Definition des schadstoffarmen PKW's im Sommer 1985 die Fahrzeuge zwischen 2,5 t und 3,5 t ausgeklammert geblieben. Für diese Fahrzeugklasse hat die deutsche Automobilindustrie im Mai 1985 vorgeschlagen, die heute in den USA geltenden Abgasvorschriften einschließlich des Prüfzyklusses für leichte Nutzfahrzeuge zu übernehmen. Da diese Werte einerseits eine Absenkung der Schadstoffemissionen gewährleisten und andererseits den Vorteil haben, für die Automobilindustrie an die gegenwärtige Praxis des Exports in die Vereinigten Staaten anknüpfen, sollte dieser Vorschlag aufgegriffen werden.

Zu 3.

Eine Absenkung der Grenzwerte für gasförmige Emissionen und für die Rauchgastrübung hält lediglich den Stand der Technik für die deutschen Automobilhersteller fest, enthält aber noch keine Elemente zur Dynamisierung des technischen Fortschritts. Gegenwärtig wird in der Automobilindustrie intensiv an der Entwicklung von Partikelfiltern gearbeitet. Erst danach – nach übereinstimmender Expertenmeinung ca. 1987 – kann über detaillierte Festlegungen weiterer Emissionsabsenkungen und über die Bestimmung von Partikelwerten entschieden werden. Eine Option auf die entsprechende Weiterentwicklung der Abgasgrenzwerte ist bereits heute innerhalb der EG festzulegen.

