

Beschlußempfehlung und Bericht
des Innenausschusses (4. Ausschuß)

zu dem Entschließungsantrag des Abgeordneten Schulte (Menden)
und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/3582 —

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

zu dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/3584 —

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

A. Problem

1. Mit dem Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN soll unter anderem die Feststellung getroffen werden, daß das Gesetz über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens jeder sachlich begründbaren Voraussetzung entbehrt, und die Bundesregierung aufgefordert werden, dem Deutschen Bundestag umgehend den Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Gesetzes über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens zuzuleiten.
2. Mit dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD soll unter anderem festgestellt werden, daß

- das Ergebnis des EG-Umweltministerrats vom 27./28. Juni 1985 weit hinter umweltpolitischen Notwendigkeiten zurückbleibt,
- die obligatorische Einführung von Katalysatorautos zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt ein umweltpolitisches Ziel ersten Ranges bleibt,
- Automobilindustrie und Autokäufer aufgefordert bleiben, mit ihren Entscheidungen zugunsten der wirksamsten Abgastechnik einen Beitrag zur Umweltvorsorge zu leisten.

Ferner soll die Bundesregierung unter anderem aufgefordert werden,

- das Gesetz über Maßnahmen zur steuerlichen Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens zurückzuziehen und umgehend ein neues Konzept vorzulegen,
- sofort eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf Landstraßen und 100 km/h auf Autobahnen zu erlassen,
- ihren finanzpolitischen Spielraum bei der Beförderung von bleifreiem Benzin durch eine stärkere Spreizung der Mineralölsteuer gegenüber bleihaltigem Benzin voll auszuschöpfen,
- ein Konzept zur Verringerung der Abgase aus Nutzfahrzeugen vorzulegen und
- im Rahmen der Verkehrspolitik Mittel zugunsten des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs umzuschichten und Maßnahmen zur Verlagerung des Schwergutverkehrs von der Straße auf die Schiene zu ergreifen.

B. Lösung

Ablehnung der Entschließungsanträge und Annahme einer Entschließung, in der unter anderem das am 28. Juni 1985 in Luxemburg erzielte Ergebnis zur Einführung des umweltfreundlichen Autos begrüßt und die Erwartung ausgesprochen wird, daß die Bundesregierung auf die Zustimmung aller EG-Mitgliedstaaten hinwirkt, damit die EG-Beschlüsse europaweit rechtskräftig werden. Außerdem werden Feststellungen über die Umweltauswirkungen der EG-Beschlüsse sowie nationaler Maßnahmen entsprechend einer Studie des TÜV Rheinland getroffen. Ferner wird die Erwartung geäußert, daß die Bürger beim Neuwagenkauf das umweltfreundliche Auto kaufen und den Altwagenbestand umrüsten sowie die Selbstverpflichtung der Automobilindustrie und des Kraftfahrzeughandels zur Einführung schadstoffarmer Neuwagen und zur Nachrüstung des Altbestandes begrüßt.

Mehrheitsentscheidungen im Ausschuß.

C. Alternativen

Die Oppositionsfraktionen bestehen auf Annahme des jeweils von ihnen vorgelegten Antrages.

D. Kosten

keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Entschließungsantrag in Drucksache 10/3582 und
2. den Entschließungsantrag in Drucksache 10/3584 abzulehnen,
3. folgende Entschließung anzunehmen:
 1. Der Deutsche Bundestag begrüßt das nach schwierigen Verhandlungen am 28. Juni 1986 in Luxemburg erzielte Ergebnis zur Einführung des umweltfreundlichen Autos. Er erwartet, daß die Bundesregierung auf die Zustimmung aller EG-Mitgliedstaaten hinwirkt, damit die EG-Beschlüsse europaweit rechtskräftig werden.

Nach einer Studie des TÜV Rheinland über die Umweltauswirkungen der EG-Beschlüsse werden die Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland nachhaltig herabgesetzt. Trotz eines anwachsenden Kraftfahrzeugbestandes und höherer Fahrleistung läßt sich nach den Ergebnissen der Studie durch die Kombination der obligatorischen Regelungen mit der von der Bundesregierung in der EG ebenfalls durchgesetzten steuerlichen Förderung eine Minderung der jährlichen Stickoxidemissionen bis 1988 um 30% und bis Mitte der 90er Jahre um fast 60% (480 000 t) erreichen. Die Verminderung der Kohlenwasserstoffemissionen bis 1988 beträgt fast 30% und bis Mitte der 90er Jahre fast 65% (208 000 t).
 2. Der Deutsche Bundestag erwartet, daß die Bürger beim Neuwagenkauf das umweltfreundliche Auto kaufen und den Altwagenbestand umrüsten.
 3. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Selbstverpflichtung der Automobilindustrie und des Kraftfahrzeughandels zur Einführung schadstoffarmer Neuwagen sowie zur Nachrüstung des Altbestandes.

Bonn, den 14. Oktober 1986

Der Innenausschuß

Dr. Wernitz	Schmidbauer	Duve	Schulte (Menden)
Vorsitzender	Berichterstatter		

Bericht der Abgeordneten Schmidbauer, Duve und Schulte (Menden)

1. Allgemeines

Die Entschließungsanträge in Drucksachen 10/3582 und 10/3584 wurden im Rahmen der Regierungserklärung zu den Verhandlungen des EG-Umweltrats vom 27. Juni 1985 in Luxemburg zum umweltfreundlichen Auto in der 150. Sitzung des Deutschen Bundestages am 28. Juni 1985 an den Innenausschuß federführend sowie an den Ausschuß für Verkehr und den Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen.

Der Ausschuß für Verkehr hat in seiner Sitzung am 25. September 1985 die Ablehnung beider Anträge aus verkehrspolitischer Sicht empfohlen. Der Haushaltsausschuß hat die beiden Entschließungsanträge in seiner Sitzung am 3. Oktober 1985 mehrheitlich abgelehnt.

Der Innenausschuß hat die Entschließungsanträge in seiner 88. Sitzung beraten und mit Mehrheit seitens der Koalitionsfraktionen gegen die Fraktion DIE GRÜNEN bei Enthaltung seitens der Fraktion der SPD den Antrag in Drucksache 10/3582 sowie mit Mehrheit seitens der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE GRÜNEN den Antrag in Drucksache 10/3584 abgelehnt und mit Mehrheit seitens der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen der vorgelegten Entschließung zugestimmt.

2. Zu den Beratungen im Innenausschuß

2.1

Seitens der Koalitionsfraktionen war es vor allem als notwendig angesehen worden, die Bundesregierung im Rahmen einer Entschließung aufzufordern, auf die Zustimmung aller EG-Mitgliedstaaten zu dem in Luxemburg erzielten Ergebnis zur Einführung des umweltfreundlichen Autos hinzuwirken, damit europaweit in diesem Bereich Rechtssicherheit erreicht werde. Insoweit sei vor allem auf die Haltung Dänemarks zu verweisen. Ferner sei darauf hinzuweisen, daß die EG-Beschlüsse sowie die von den Koalitionsfraktionen und der Bundesregierung beschlossenen Maßnahmen entsprechend einer Studie des TÜV Rheinland nachhaltige Wirkung bei der Herabsetzung der Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge entfalteten. Ferner sollte im Rahmen einer Entschließung die Erwartung ausgesprochen werden, daß die Bürger sich beim Neuwagenkauf für das umweltfreundliche Auto entscheiden und den Altwagenbestand umrüsten sowie die Selbstverpflichtung der Automobilindustrie und des Kraftfahrzeughandels zur Einführung schadstoffarmer Neuwagen sowie zur Nachrüstung des

Altbestandes begrüßt werden. Dementsprechend hatten die Koalitionsfraktionen dafür plädiert, der vorgelegten Beschlußempfehlung zuzustimmen und die Ablehnung der Entschließungsanträge in Drucksachen 10/3582 und 10/3584 damit begründet, daß mit der Annahme dieser Beschlußempfehlung die Entschließungsanträge der Oppositionsfraktionen erledigt seien.

2.2

Seitens der Fraktion der SPD war hervorgehoben worden, daß diese die im Rahmen des Umweltministerrats in Luxemburg erreichten Ergebnisse und auch die erwarteten Ergebnisse der Schadstoffemissionspolitik der Bundesregierung negativer beurteile, als dies in der Beschlußempfehlung zum Ausdruck gebracht sei. In der vorliegenden Form könne die Fraktion der SPD der Beschlußempfehlung daher nicht zustimmen und verweise zu ihrer Haltung im einzelnen auf die entsprechenden Ausführungen der Vertreter ihrer Fraktion im Rahmen der Plenarberatungen bei der Einbringung des Antrages. Von daher war von der Fraktion der SPD die Beschlußempfehlung abgelehnt und dafür plädiert worden, dem Antrag in Drucksache 10/3584 zuzustimmen.

2.3

Seitens der Fraktion DIE GRÜNEN waren die Ausführungen der Fraktion der SPD zur Beschlußempfehlung im wesentlichen unterstrichen und ergänzend dargelegt worden, daß an der in der Beschlußempfehlung erwähnten Studie des TÜV Rheinland Kritik zu üben sei. Zum einen würden darin als Basis Daten der Automobilindustrie in bezug auf die Umrüstung des Wagenbestandes benutzt, die völlig überhöht seien. Zum anderen werde in der Studie hinsichtlich der Verkehrszuwachsraten von falschen Prognosedaten ausgegangen. Insgesamt würden in der Studie Wunschvorstellungen dargelegt, die völlig an der Realität vorbeigingen. Das IFEU-Institut habe zu dieser Studie des TÜV Rheinland ein Gegengutachten erstellt, das zu völlig anderen Ergebnissen gelange. Grundlegend bleibe die Fraktion DIE GRÜNEN bei ihrer Position, daß ein Alleingang der Bundesrepublik Deutschland die effektivste Maßnahme wäre. Ferner halte die Fraktion DIE GRÜNEN die bisherigen Maßnahmen zur Beschleunigung der Umrüstung von Fahrzeugen, die nichts weiter als eine breitangelegte staatliche Subventionierung darstellten, nicht für ausreichend. Wenn das Verursacherprinzip in diesem Bereich zum Tragen kommen solle, müßten die Autofahrer auch für die Schäden aufkommen, die sie verursachten. Von daher müßten die US-Abgas-

grenzwerte obligatorisch eingeführt werden und die Autokäufer dafür die Kosten tragen.

Im Hinblick darauf war die Beschlußempfehlung von der Fraktion DIE GRÜNEN ebenfalls abgelehnt und dafür plädiert worden, dem Antrag in Drucksache 10/3582 zuzustimmen.

2.4

Seitens der Bundesregierung war dargelegt worden, daß im Rahmen der weiteren Beratungen auf EG-Ebene über alle Punkte des entsprechenden Richtlinienentwurfes zur Verringerung der Schadstoffgrenzwerte in Autoabgasen Einvernehmen erzielt worden sei und auch Dänemark nicht gegen einzelne Punkte Bedenken geltend gemacht habe, sondern eine Ausnahmeregelung wünsche, die es Dänemark ermögliche, nur die US-Grenzwerte anzuwenden, d. h. einen nationalen Alleingang durchführen zu können. Dies sei jedoch von den übrigen EG-Staaten abgelehnt worden. Wenn die übrigen EG-Staaten dies akzeptiert hätten, hätte die Bundesregierung dem aus umweltpolitischen Gesichtspunkten selbstverständlich auch zugestimmt. Hinsichtlich der weiteren Entwicklung sei zu berücksichtigen, daß die Haltung Dänemarks vor allem auch innenpolitisch begründet sei. Wie die Entwicklung in Dänemark weitergehe, sei nicht absehbar und müsse abgewartet werden. Nach Überzeugung der Bundesregierung sei der Kompromiß auf EG-Ebene die beste mögliche Lösung, wenn umweltpolitische Fortschritte erzielt werden sollten. Deswe-

gen habe die Bundesregierung diesem Kompromiß zugestimmt. Man hoffe, daß sich auch in Dänemark die Erkenntnis durchsetzen werde, daß der Kompromiß besser sei als der bisherige Status und nichts erreicht würde, wenn dem Kompromiß nicht zugestimmt würde. Von Griechenland sei der Vorbehalt geäußert worden, daß Griechenland seine Zustimmung letztlich davon abhängig mache, daß Athen gewisse Mittel zur Stadtsanierung zur Verfügung gestellt würden. Von der Sache her sei Griechenland jedoch mit den vorgesehenen Regelungen voll einverstanden. Von daher gebe es keine Vorbehalte mehr gegen einzelne Punkte in der Sache. Es sei nur die Frage, wann die rechtliche Formalisierung erreicht werden könne. Seitens der übrigen EG-Mitgliedstaaten bestehe ferner volles Einvernehmen mit den in der Bundesrepublik Deutschland vorgesehenen Maßnahmen, bis diese Formalisierung erreicht sei. Keiner der übrigen Mitgliedstaaten habe angezweifelt, daß sich die Mitgliedsländer, die sich auf dem noch nicht formalisierten Kompromiß bewegten, damit fortfahren könnten. Von daher habe sich aus den weiteren Ratsberatungen für die Bundesrepublik Deutschland keinerlei neue Situation ergeben, die es notwendig gemacht hätte, die in der Bundesrepublik Deutschland getroffenen Entscheidungen zu überdenken. Im Falle eines Alleingangs der Bundesrepublik Deutschland würde die Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland klagen und sie zwingen, die entsprechenden Maßnahmen zurückzunehmen. Dies gelte auch bei einem dänischen Alleingang und sei vom zuständigen EG-Kommissar Dänemark gegenüber bereits schriftlich und mündlich erklärt worden.

Bonn, den 14. Oktober 1986

Schmidbauer Duve Schulte (Menden)

Berichterstatte

