

Änderungsantrag

der Fraktion der SPD

zur Beratung der Beschlußempfehlung des Innenausschusses (4. Ausschuß)
— Drucksache 10/4095 —

zum Antrag der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/1768 —

Einführung umweltfreundlicher Kraftfahrzeuge

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Beschlußempfehlung – Drucksache 10/4095 – erhält folgende Fassung:

- I. Der Deutsche Bundestag sieht in der ungebrochenen Schadensentwicklung des Waldes einen dramatischen Anlaß, mehr als bisher zur Schadstoffminderung der Luft zu tun. Besonders unbefriedigend und wirkungslos sind bisher die Maßnahmen der Bundesregierung zur Minderung der Kfz-Emissionen verlaufen, obwohl gerade diese Schadstoffe nach ihrer Beschaffenheit und Menge zu den Hauptverursachern des Waldsterbens zählen.

Obwohl dazu die Möglichkeit betanden hätte, sind während der letzten Jahre die Kfz-Schadstoffe nicht abgesenkt worden. Insofern hat sich das Konzept der Bundesregierung zur Einführung des schadstoffarmen PKW als Fehlschlag erwiesen: Ganze 247 000 PKW sind mit einem geregelten Drei-Weg-Katalysator ausgestattet und lassen sich als wirklich „sauber“ bezeichnen. Eine Vergleichbarkeit der Schadstoffminderung durch EG-Norm mit denen der US-Norm ist nicht gegeben.

Von allen als schadstoffreduziert anerkannten Fahrzeugen sind allein 45 % längst zugelassene Diesel-PKW, die statt durch den Einbau weiterer Schadstoffminderungstechniken lediglich durch Umschreibung in die Kategorie der Schadstoffarmut aufgestiegen sind. Das Fehlen eines Partikelwertes bei der Anerkennung der Schadstoffarmut hat einen Diesel-Boom eingeleitet: Die Partikelbelastung einschließlich ihrer krebserregenden

Kohlenwasserstoffbestandteile steigt jährlich um rund 2 000 t an.

Die Fortschritte bei der Senkung der Kfz-Emissionen durch die Einführung schadstoffverminderter PKW sind so gering, daß sie durch die gestiegenen Fahrleistungen von PKW aber auch im Güterfernverkehr sowie durch höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten bereits überkompensiert sind. Bestürzende Schadstoffbilanz heute ist: Die Stickoxidemissionen aus Kraftfahrzeugen sind heute höher als z. B. zu Beginn der Tempolimit-Debatte im Herbst 1984.

II. Der Deutsche Bundestag hält deshalb zur Schadstoffminderung im Verkehrsbereich folgendes Maßnahmenpaket für unverzichtbar:

1. Begrenzung der partikelförmigen Emissionen aus Diesel-PKW nach dem Stand der Technik. Dieser liegt heute bei einem Emissionswert von 0,6 g/ECE-Test. Der Grenzwertvorschlag der EG-Kommission von 1,3 g/ECE-Test ist zur Schadstoffminderung der Diesel-PKW ungeeignet und deshalb nicht akzeptabel.

Die steuerliche Förderung von Diesel-PKW ist an die Einhaltung der Grenzwerte nach dem oben beschriebenen Stand der Technik zu binden.

2. Tempolimit auch auf Bundesautobahnen im Interesse unserer Umwelt, unserer Gesundheit, aber auch im Interesse der Verkehrssicherheit.

Ein solches Tempolimit sollte mindestens für die Dauer von vier Jahren gelten. Wenn sich in diesem Zeitablauf das Katalysatorfahrzeug wirklich durchgesetzt hat, kann über diese Frage – auch im Lichte der Erfahrungen mit der Verkehrssicherheit – neu entschieden werden.

Es gibt keine rascher wirkende Maßnahme zur Absenkung der Kfz-Emissionen als das Tempolimit. Wenn sich die Bundesregierung vor rund zwei Jahren statt für einen wissenschaftlich höchst umstrittenen Großversuch für ein Tempolimit von 100 km/h auf BAB entschieden hätte, wäre die Luft der Bundesrepublik Deutschland um mindestens 65 000 t Stickoxide entlastet. Mit etwas mehr Überzeugungsarbeit könnten die Schadstoffeinsparungen durch ein Tempolimit noch wesentlich höher ausfallen.

3. Verringerung der Schadstoffemissionen aus Nutzfahrzeugen: Absenkung der Grenzwerte für die Stickoxidemissionen um 30 % unter die Werte der R 49. Für leichte Nutzfahrzeuge sollten die US-Grenzwerte für diese Fahrzeuggruppe eingeführt werden.
4. Die Bundesregierung wird aufgefordert, den kombinierten Verkehr Schiene/Straße verstärkt zu fördern. Ein weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens im Straßengüterfernverkehr ist umweltpolitisch unerwünscht. Dies gilt insbeson-

dere für den Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland.

5. Verbot des verbleiten Normalbenzins. Die Bundesregierung bleibt aufgefordert, bei der EG-Umweltministerkonferenz am 24. November 1986 die Zustimmung der EG-Partner zu erwirken, in der Bundesrepublik Deutschland verbleites Normalbenzin vom Markt nehmen zu können.
6. Ausweitung der Mineralölsteuerspreizung zwischen bleifreiem und bleihaltigem Benzin auf 10 Pf/l. Die Steuervergünstigungen auf bleifreies Benzin sind bis Ende 1989 beizubehalten.
7. Absenkung des Benzolgehaltes auf 1 Prozent durch Präzisierung und Verschärfung der Benzinqualitätsangabenverordnung. Ein Ersatz durch andere kanzerogene Stoffe bzw. ihre Umwandlungsprodukte ist auszuschließen. Nur so kann den gesundheitlichen Gefahren durch Benzolemissionen, die von Fahrzeugen ohne Katalysatortechnik ausgehen, wirksam begegnet werden

Bonn, den 12. November 1986

Dr. Vogel und Fraktion

