

## **Große Anfrage**

### **der Fraktion DIE GRÜNEN**

#### **Maßnahmen gegen Luftverschmutzung**

In der Regierungserklärung vom 15. September 1983 kündigte Bundesinnenminister Dr. Zimmermann im Namen der Bundesregierung Maßnahmen zum Schutz der Umwelt an, die insbesondere den Bereich der Luftreinhaltung betrafen.

Dieses Ankündigungsbündel wurde im Aktionsprogramm der Bundesregierung „Rettet den Wald“ präzisiert und am 6. September 1983 vom Bundeskabinett beschlossen. Die Bundesregierung stellte „den Schutz der Umwelt nach der Sicherung des Friedens“ als „die wichtigste Aufgabe unserer Zeit“ heraus. Dabei wollte „die Bundesregierung ihr Engagement im Umweltschutz durch zukunftsorientierte Maßnahmen beweisen“.

Insbesondere sah die Bundesregierung „in einem umfassenden Abbau der Luftverunreinigungen ein entscheidendes Mittel zur Bekämpfung des Waldsterbens“.

An einzelnen Maßnahmen war beispielsweise geplant:

1. Die TA Luft sollte so verbessert werden, daß auch besonders empfindliche Pflanzen und Tiere geschützt werden sollten. Emissionsgrenzwerte sollten an den letzten Stand der Erkenntnisse angepaßt werden.
2. Die Schadstoffe von Autoabgasen sollten um bis zu 90 Prozent verringert werden. Dazu sollten Abgasgrenzwerte eingeführt werden, die nach der heutigen Technik im wesentlichen nur mit der Katalysatortechnologie eingehalten werden können.

Hierzu der Bundesminister des Innern (Zitat):

„Ich will ganz klar sagen, daß mit dem Kabinettsbeschluß Abgasgrenzwerte angestrebt werden, die bis an die Grenze dessen gehen, was bereits jetzt mit der Katalysatortechnologie erreichbar ist. Wir können es uns angesichts unserer Umweltbelastung und der Waldschäden nicht leisten, hinter vergleichbaren Begrenzungen der Vereinigten Staaten und Japan zurückzubleiben.“

3. Ziel international koordinierter Umweltaktivitäten sollte es sein, eine Grundsatzrichtlinie Luftreinhaltung zu entwerfen,

die den Mitgliedstaaten der EG die Bekämpfung der Luftverschmutzung an der Quelle nach dem jeweils verfügbaren Stand der Technik zur Pflicht machen sollte.

Heute muß festgestellt werden: Bei keinem dieser drei Punkte konnte die Bundesregierung die von ihr selbst festgesetzten Zielvorgaben erreichen. Der Entwurf zur TA Luft wurde selbst von CDU-regierten Ländern als nicht dem Stand der Technik entsprechend heftig kritisiert. So erklärte der Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Späth, vor dem Ministerrat, bei der Neufassung müsse „im Interesse des Umweltschutzes der Stand der Technik uneingeschränkt zur Geltung gebracht werden“.

Die Kritik setzte sich im Bundesrat fort und führte zu einer Reihe von Änderungsvorschlägen. Erst nach einem Schreiben des Bundesinnenministers im Dezember 1985 an die Regierungschefs der CDU/CSU-regierten Länder, welches vom Wirtschaftsminister Dr. Bangemann und dem Minister des Kanzleramts, Dr. Schäuble, mitunterzeichnet war, wurde eine verwässerte TA Luft vom Bundesrat verabschiedet.

Die Zielvorgabe zur Einführung des Katalysator-Autos ab 1. Januar 1986 wurde nicht erreicht, da die Einführung der EG-Grenzwerte nicht entfernt an die Zielsetzung einer 90%igen Schadstoffminderung bei Autos heranreichen. Statt dessen werden Neuwagenkäufer in den nächsten Jahren, sofern sie nicht für die Umwelt Opfer bringen wollen, nach dem Gesetz des Marktes die billigste Entgiftungstechnik kaufen, sofern diese gerade noch die zu einer Steuerbefreiung geforderten Grenzwerte erreicht; sie werden den teuren Katalysator jedoch meiden.

Auch die internationalen Maßnahmen zur Luftreinhaltung entsprechen nicht den Ankündigungen der Bundesregierung.

So hat der Deutsche Bundestag am 13. März 1986 zum „Vorschlag einer Richtlinie des Rates betreffend die Begrenzung der Schadstoffemissionen von Großfeuerungsanlagen in die Luft“ u.a. beschlossen: „Der Deutsche Bundestag ist allerdings mit dem Bundesrat der Auffassung, daß die im Richtlinienentwurf vorgesehenen Maßnahmen – auch zusammen mit Maßnahmen in anderen Schadstoffemissionsbereichen – weder vom Umfang noch von den zeitlichen Vorgaben her ausreichen, um die weitere Versauerung von Gewässern, die Belastung der Böden, das fortschreitende Waldsterben sowie die Zerstörung von Bauten und Denkmälern wirksam einzudämmen und um Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Luftverschmutzungen nachhaltig entgegenzuwirken.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um durch energiepolitische Maßnahmen, insbesondere
  - a) Energiesparmaßnahmen,
  - b) Förderung einer dezentralen Energiewirtschaft,
  - c) Förderung alternativer, sanfter Energieformen,die Luftbelastung zu verringern?

2. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um durch verkehrspolitische Maßnahmen, insbesondere
  - a) die Eindämmung des Individualverkehrs,
  - b) die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel,
  - c) die Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene,
  - d) die Förderung kommunalpolitischer Programme (Beispiele: Verkehrsberuhigung, modal split) zur Verminderung des Autoverkehrs in den Städten und Gemeinden,die Luftbelastung zu verringern?
3. Mit welchen vorsorgeorientierten umweltpolitischen Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, schädliche Emissionen durch die Verminderung umweltschädlicher und die Förderung umweltverträglicher Produktionsverfahren erst gar nicht entstehen zu lassen?
4. In welchen Bereichen und in welchem Umfang ist zu erwarten, daß durch verstärkte technische Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung
  - a) die Schadstoff-Frachten des Abwassers,
  - b) die Abfallmengenzunehmen werden?
5. Welche ökonomischen Folgewirkungen des Waldsterbens sind schon heute erkennbar, und zwar bezogen auf
  - a) die Wald- und Holzwirtschaft,
  - b) Gebäudeschäden,
  - c) Gewässerschäden,
  - d) Verminderung des Ertrags in der Landwirtschaft, in Obst- und Gartenbau,
  - e) Erosionsschäden in der Alpenregion?
6. a) Inwieweit hält die Bundesregierung die Helsinki-Vereinbarungen vom 9. Juli 1985 für ausreichend, wonach auf internationaler Ebene lediglich eine 30%ige Verminderung der Schwefeldioxid-Emissionen bis zum Jahre 1993 angestrebt werden?  
b) Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, um wirkungsvollere Emissionsminderungen auch im internationalen Maßstab zu erreichen?
7. Am 5. Juli 1985 unterschrieben die Umweltminister der Regierungen von Österreich, Kanada, Dänemark, Finnland, Liechtenstein, Norwegen, Schweden sowie der Justizminister der Schweiz in Stockholm die „Declaration on air pollution by motor vehicles“.  
Aus welchen Gründen lehnte der Vertreter der Bundesregierung eine Unterzeichnung dieser Deklaration ab?
8. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die 1980 verabschiedete EG-Richtlinie

über Grenzwerte und Leitwerte der Luftqualität für Schwefeldioxid und Schwebstaub konsequent umzusetzen?

Inwieweit wurde insbesondere für das Einhalten der in dieser Richtlinie festgelegten Leitwerte gesorgt, die der langfristigen Vorsorge für Gesundheit und Umweltschutz dienen?

9. Welche besondere Rolle mißt die Bundesregierung den Stickoxiden als das Waldsterben mitverursachende Schadstoffkomponente bei, und zwar:
  - a) durch direkte Wirkung auf das Waldökosystem,
  - b) durch Umbildung in andere Schadstoffe?
10. Wie hat sich die Ozonbelastung im Verlaufe der letzten zehn Jahre
  - a) in Ballungsgebieten,
  - b) in Reinluftgebietenentwickelt?
11. Auf die Bedeutung von Ozon und Photooxidantien als Schadstoffe, die einen wesentlichen Anteil am Waldsterben tragen, hat auch die Bundesregierung wiederholt hingewiesen.

Warum zieht die Bundesregierung keine Konsequenzen aus der Schadwirkung dieser Stoffe und deren Zunahme in Reinluftgebieten, indem beispielsweise Immissionsvorsorgewerte in die TA Luft aufgenommen werden?
12. Im Aktionsprogramm „Rettet den Wald“ (Fortschreibung 1985) gibt die Bundesregierung an, daß in Ballungsgebieten nur noch ein leichter Anstieg der  $\text{NO}_2$ -Belastung zu verzeichnen sei.

Warum hat die Bundesregierung jegliche Angaben über die Entwicklung von Photooxidantien, insbesondere Ozon, ausgelassen, obwohl diese in unmittelbarem Zusammenhang mit der  $\text{NO}_x$ -Belastung stehen?
13. Welche marktwirtschaftlich orientierten Instrumente der Luftreinhaltung strebt die Bundesregierung an?
14. Wie hat die Bundesregierung bei der Erstellung der TA Luft den Stand der Technik bei den verschiedenen Anlagen ermittelt?
  - a) Ist es richtig, daß der Stand der Technik aufgrund mangelnder Daten aus den Ländern – z. T. unter Weigerung der Herausgabe von Daten – nur an Einzelbeispielen festgestellt werden konnte?
  - b) Wie will die Bundesregierung diesen erheblichen Mangel bei der Umsetzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beheben, um eine flächendeckende Prüfung zu gewährleisten?
15. Wie will die Bundesregierung dem Problem begegnen, daß bei vielen Altanlagen keine aktuellen Meßdaten vorliegen, auf die sich nötige nachträgliche Anordnungen stützen ließen,

weil diese Anlagen aufgrund alter Genehmigungen mit entsprechend veralteten Emissionsgrenzwerten betrieben werden?

16. Inwieweit sind bei der Novellierung der TA Luft auch internationale Maßstäbe zum Stand der Technik herangezogen worden, beispielsweise aus Japan oder den Vereinigten Staaten?

17. Die Bundesregierung behauptet, „die den neuesten Stand der Technik entsprechenden, scharfen Emissionsgrenzwerte werden als Vorbild in den internationalen Bereich ausstrahlen“.

Wie erklärt die Bundesregierung dann die Vorwürfe der Landesregierung von Baden-Württemberg zur Novellierung der TA Luft, der Stand der Technik sei nicht uneingeschränkt zur Geltung gebracht worden, insbesondere nicht

- a) hinsichtlich der möglichen einheitlichen Festlegung eines zulässigen  $\text{SO}_2$ -Grenzwertes von  $400 \text{ mg/m}^3$  Abluft bei Neuanlagen für feste und flüssige Brennstoffe (Kohle, Öl) – gegenüber den vorgesehenen Grenzwerten von  $2000 \text{ mg/m}^3$  für feste und  $1700 \text{ mg/m}^3$  für flüssige Brennstoffe;
- b) hinsichtlich der möglichen  $\text{NO}_x$ -Grenzwerte für kohlebetriebene Feuerungsanlagen bis 50 MW von  $400 \text{ mg/m}^3$  und für heizölbetriebene Anlagen von  $350 \text{ mg/m}^3$  gegenüber den um  $100 \text{ mg/m}^3$  höheren vorgesehenen Grenzwerten?
18. In der Antwort auf die Große Anfrage „Kranke Umwelt – kranke Kinder“ (Drucksache 10/2107, Nr. 1.10) führt die Bundesregierung aus:

„Eine Herabsetzung der Immissionswerte wird aller Wahrscheinlichkeit nach keine erkennbaren positiven Auswirkungen auf den Gesundheitszustand der betroffenen Wohnbevölkerung haben. Zum einen sind nach fast einheitlicher Aussage der meisten Experten stationäre  $\text{SO}_2$ -Konzentrationen in der Atemluft, wenn sie  $140 \mu\text{g/m}^3$   $\text{SO}_2$  nicht wesentlich übersteigen, für den Menschen als unbedenklich anzusehen ...“

- a) Wie will die Bundesregierung diese Aussage mit einer Feststellung in BR-Drucksache 185/76 (Anlage I) aus dem Jahre 1976 in Einklang bringen, wo es bereits unter Anfügung umfangreicher Literaturzitate heißt: „Übersteigen Schwefeldioxid- und Schwebeteilchenkonzentrationen gleichzeitig langfristig einen Mittelwert von  $100 \mu\text{g/m}^3$ , so sind bei Kindern eine erhöhte Infektionsanfälligkeit der unteren Atemwege und eine Abnahme des maximalen Ausatemungsvolumens festzustellen.“?
- b) Warum hat die Bundesregierung trotzdem die Immissions-Langzeitwerte für Staub bei  $150 \mu\text{g/m}^3$  und für  $\text{SO}_2$  bei  $140 \mu\text{g/m}^3$  belassen?
19. Die Fachgruppe „Luftverunreinigung“ der IUFRO (Internationaler Verband forstlicher Forschungsanstalten) nannte im Jahre 1979 maximale Immissionswerte zum Schutze der Wäl-

der. Danach soll durch die Einhaltung von 50  $\mu\text{g}$  Schwefeldioxid pro Kubikmeter die volle Leistungsfähigkeit der Wälder auf den meisten Standorten gesichert sein. In höheren Lagen oder auf extremen Standorten, zur Aufrechterhaltung der Schutz- und Sozialfunktionen des Waldes, sollte allerdings ein Jahresmittelwert von 25  $\mu\text{g SO}_2/\text{m}^3$  nicht überschritten werden.

Warum hat die Bundesregierung unter Mißachtung des bedrohlichen Zustandes unserer Wälder einen Zusatzbelastungswert in der TA Luft von 2,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  für Schwefeldioxid zugelassen, der auch nach Ansicht des Bundesrates nicht geeignet ist, zusätzliche Immissionsbelastungen von Waldgebieten mit diesem Schadgas soweit wie möglich zu vermeiden?

20. Warum hat die Bundesregierung in der TA Luft dem Prinzip der „hohen Schornsteine“, d. h. der weiträumigen Verteilung von Luftschadstoffen, nach wie vor einen hohen Stellenwert eingeräumt?
21. a) Inwieweit stimmt die Bundesregierung den Ermittlungen des Ecoplan-Instituts für Immissionsschutz (Düsseldorf) zu, wonach die neue Ausbreitungsrechnung der TA Luft, die zur Ermittlung der zusätzlichen Immissionsbelastung bei zu genehmigenden Neuanlagen eingeführt wurde, Ergebnisse produziert, die im Vergleich mit der sogenannten Raffinerierichtlinie des Landes Nordrhein-Westfalen teilweise bis zu 75 % schlechter ausfallen und somit im Rahmen der Genehmigungsverfahren für neue Anlagen bedeutend größere Schadstoffemissionen zuläßt?  
b) Kann die Bundesregierung der Feststellung des nordrhein-westfälischen Ministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten folgen, daß es in Nordrhein-Westfalen 1979 nach der Raffinerierichtlinie bei Schwefeldioxid insgesamt 316 Grenzwertüberschreitungen gab, daß jedoch vergleichsweise für dasselbe Jahr nach der Richtlinie der novellierten TA Luft nur 55 Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen gewesen wären?
22. Aufgrund der neuen Kompensationsregelung in der TA Luft können sich mehrere benachbarte Betreiber zu einer Sanierungsgemeinschaft zusammenschließen, wobei einzelne Betreiber weniger strenge Maßnahmen, andere schärfere Maßnahmen durchführen können, wenn insgesamt eine bessere Lösung als nach der TA Luft erreicht wird.

Inwieweit verhindert diese Regelung auch, daß Emissionsminderungen bei hohen Ableitquellen (z.B. Schornsteinen von Großkraftwerken) mit Emissionen aus niedrigen Quellen (z.B. Ziegeleien, Aluminiumhütten) verrechnet werden können, obwohl sich die Emissionseinsparungen nicht als Verminderung der Immissionen auswirken, während andererseits die über längere Zeit aufrechterhaltenen Emissionen der niedrigen Quellen zu Immissionen führen, die im Nahbereich

in relevantem Umfang Belästigungen und Nachteile zur Folge haben?

23. Wie will die Bundesregierung das Problem der Bildung von „hot spots“ (= starke lokale Schadstoffbelastungen) bei der beabsichtigten Einführung marktwirtschaftlich orientierter Instrumente der Luftreinhaltung beseitigen?
24. Inwieweit verspricht sich die Bundesregierung eine Verbesserung der derzeitigen Schadstoff-Emissionsbilanzen durch die Altanlagen-Sanierungsklausel im Zuge der Novellierung des BImSchG?
25. Welche Uneinheitlichkeiten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Bundesländern in bezug auf die Erstellung von Luftreinhalteplänen, Belastungsgebieten und Smog-Verordnungen, und welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um bundeseinheitliche Regelungen zu erreichen?
26. Welche Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung nötig, um Emissionen aus der großen Zahl von Hausheizfeuerungen wirksam durch gesetzliche Regelungen zu vermindern; welche Maßnahmen sollen eingeleitet werden, und welche Emissionsminderungen der wichtigsten Schadstoffe lassen sich hierdurch erreichen?
27. Wie hoch ist der  $\text{NO}_x$ -Ausstoß durch PKW prozentual
  - a) im Stadtverkehr,
  - b) im Außerortsverkehr,
  - c) im Autobahnverkehr?
28. Wie groß ist der Anteil des Verkehrsgeschehens im Verhältnis zum Gesamtverkehrsgeschehen, der
  - a) durch den Europa-Testzyklus,
  - b) durch den US-Testzyklus nebst US-Highwaytestbeschrieben wird?
29. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch den Europatest bei PKW der Schwerpunkt des  $\text{NO}_x$ -Ausstoßes nicht erfaßt wird, weil sich dieser im Hochgeschwindigkeitsbereich befindet?
30. Warum hat die Bundesregierung den Europatest beispielsweise für das Nachrüstkonzept verbindlich eingeführt, nicht aber die realistischen US-Tests, obwohl selbst ein Vertreter des Verbandes der Automobilindustrie während einer Anhörung des Innenausschusses einräumte, man „habe es sich dabei vielleicht zu einfach gemacht“?
31. Welche Emissionsminderungseffekte ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung durch die jährliche Abgassonderuntersuchung (ASU) bei PKW, bezogen auf
  - a)  $\text{NO}_x$ ,
  - b) CO,
  - c) HC?

32. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über inkorrekte Einstellungen der Motoren in den Werkstätten während der ASU vor?
33. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung darüber, ob ein durch die ASU geprüftes Fahrzeug schon teilweise nach wenigen Wochen eine verstellte Zündung und damit schlechtere Abgaswerte aufweist?
34. Inwieweit läßt sich eine ASU viel besser ersetzen durch den Einbau langzeitstabiler Bauteile (wie kontaktloser Transistorzündanlagen und elektronisch gesteuertem Vergaser)?
35. Welche Emissionsminderungen lassen sich jährlich durch die gesetzlichen Maßnahmen zur steuerlichen Förderung abgasärmerer Altfahrzeuge erreichen, und zwar bezogen auf
  - a) NO<sub>x</sub>,
  - b) CO,
  - c) HC?
36. Welche jährlichen Schadstoffminderungen lassen sich durch das Nutzfahrzeugkonzept der Bundesregierung erreichen?
37. Wenn obiger Wert bei 100 000 Tonnen NO<sub>x</sub> jährlich ab 1. Januar 1986 liegt, wie hat die Bundesregierung diesen Wert errechnet, insbesondere unter Berücksichtigung folgender Tatsachen:
  - a) Schon im Jahre 1985 hat der größte Teil neu zugelassener LKW den von der Bundesregierung für 1986 „auf freiwilliger Basis vereinbarten“ Grenzwert eingehalten;
  - b) laut Mitteilung in der Verkehrs Rundschau vom 28. Juli 1984 wird „im Bundesverkehrsministerium angenommen, daß künftig die gesamte Güterverkehrsleistung von 237 Milliarden tkm (1982) je nach Intensität des Wirtschaftswachstums auf 265 bis 305 Milliarden tkm ansteigen wird. Hauptwachstumsträger werde wahrscheinlich der Straßengüterverkehr sein, dessen Beförderungsleistung von 80,4 Milliarden tkm (1982) auf 100 bis 120 Milliarden tkm (2000) zunehmen dürfte, was immerhin einem Anstieg um bis zu 50 Prozent entsprechen würde.“?
38. Warum hat die Bundesregierung die ihr schriftlich mitgeteilten Angaben des Umweltbundesamtes ignoriert, wonach das Nutzfahrzeugkonzept „nicht dem heutigen Stand der Technik und der Entwicklung der Abgasvorschriften im internationalen Bereich“ entspricht?
39. Welche Vereinbarungen zwischen deutschen LKW-Konzernen und der US-Umweltbehörde EPA hinsichtlich der Realisierung US-amerikanischer Grenzwertvorschriften sind der Bundesregierung bekannt? Warum übernimmt die Bundesregierung nicht die US-Vorschriften?
40. Wie schätzt die Bundesregierung die Entwicklung der Partikelemissionen aufgrund der neuesten stark gestiegenen Zulassungszahlen für Dieselfahrzeuge ein?

41. Welche Partikelgrenzwerte für Dieselfahrzeuge strebt die Bundesregierung unter Berücksichtigung ihrer Erklärungen zur Herstellung einer US-Gleichwertigkeit an?

42. In ihrem dritten Immissionsschutzbericht hat die Bundesregierung lediglich die Gesamtemissionen organischer Verbindungen aufsummiert, ohne jedoch einzelne besonders relevante Schadstoffklassen zu benennen.

Wie hoch ist die Belastung – ausgedrückt in Jahresemissionen sowie Immissionswerten besonders belasteter Gebiete – von

- a) polyzyklischen Aromaten,
- b) flüchtigen Halogenkohlenwasserstoffen,
- c) schwerabbaubaren Halogenverbindungen, insbesondere Dioxinen, Furanen, PCB?

43. Welche wichtigsten Forschungsergebnisse zu flüchtigen organischen Verbindungen in der Außenluft liegen vor?

44. Welche Ergebnisse über

- a) die Gefährdung der stratosphärischen Ozonschicht durch Fluor-Chlor-Kohlenwasserstoffe,
- b) die Veränderung des Kohlendioxidgehalts in der Luft

in Verbindung mit dem Problem der Erwärmung der Atmosphäre liegen vor?

Bonn, den 20. Mai 1987

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion





