

Beschlußempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(21. Ausschuß)**

**zum Entschließungsantrag der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/559 —**

**zur Großen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/305 —**

Maßnahmen zur Luftverschmutzung

**zum Entschließungsantrag der Abgeordneten Brauer und
der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/560 —**

**zur Großen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/305 —**

Maßnahmen zur Luftverschmutzung

A. Problem

Der Entschließungsantrag der Fraktion der SPD zielt auf eine Verbesserung der Luftqualität ab, um Schäden durch die Luftverschmutzung zu vermeiden.

Dies soll hauptsächlich durch

- die Einführung von auf freiwilliger Basis abgeschlossenen Emissionsplänen durch die Bundesländer,

- die Nachbesserung der TA Luft, speziell im Hinblick auf halogenisierte Kohlenwasserstoffe,
- die Einführung eines Tempolimits von 100 km/h auf Bundesautobahnen und 80 km/h auf Landstraßen, wobei eine europäische Lösung erreicht werden soll, erzielt werden.

Der Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN umfaßt ein Konzept, um die Begrenzung der Schadstoffe aus Dieselfahrzeugen zu begrenzen. Nach Fahrzeugtypen gestaffelt werden Grenzwerte festgelegt, die möglichst europaweit eingeführt werden sollen. Neben weiteren flankierenden Maßnahmen zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes von Dieselfahrzeugen wird von der Bundesregierung die Vorlage eines Konzeptes gefordert, wonach der Güterverkehr schrittweise von der Straße auf die Schiene zu verlagern ist.

B. Lösung

Die Entschließungsanträge der Fraktion der SPD — Drucksache 11/559 — und der der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/560 — werden abgelehnt.

Der im Ausschuß vorgelegte Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP wird angenommen.

Mehrheitsbeschluß

C. Alternativen

Weitergehende Maßnahmen zur Begrenzung der Luftverunreinigung in den Entschließungsanträgen der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN.

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

I. folgende EntschlieÙung anzunehmen:

- „1. Der Deutsche Bundestag begrüÙt, daß die am 3. Dezember 1987 verabschiedeten EG-Richtlinien 88/76/EWG und 88/77/EWG (PKW- und LKW-Richtlinie) ab 1. Oktober 1990 für leichte Nutzfahrzeuge eine Herabsenkung der Grenzwerte für die gasförmigen Schadstoffe um etwa 20 % und für schwere Nutzfahrzeuge eine erstmalige Begrenzung dieser Schadstoffe vorschreiben. Er begrüÙt weiterhin, daß die Einführung einer weiteren Minderungsstufe vorgesehen ist. Er bittet die Bundesregierung, bei den Verhandlungen sich entsprechend ihrem Nutzfahrzeugkonzept vom August 1985 dafür einzusetzen, daß der Stand der Technik verbindlich wird. Hierbei bilden die Werte, die in der Schweiz ab 1. Oktober 1990 eingeführt werden sollen, einen geeigneten Orientierungspunkt.
2. Der Deutsche Bundestag hält es für erforderlich, auch für die Partikelemissionen von Kraftfahrzeugen Grenzwerte vorzuschreiben, die dem Stand der Technik entsprechen. Er bittet deshalb die Bundesregierung, sich bei der EG für die verbindliche Festlegung eines Wertes von mindestens 0,8 g/Test bei PKW und leichten Nutzfahrzeugen und von 0,35 g/kwh bei schweren Nutzfahrzeugen (ermittelt im 13-Stufen-Test) einzusetzen. Bis zu einer solchen verbindlichen Festlegung sollte die Bundesregierung darauf hinwirken, daß die betroffene Automobilindustrie die Einhaltung dieser Grenzwerte bereits jetzt freiwillig zusichert. Die Bundesregierung wird ferner aufgefordert, bei der deutschen Automobilindustrie auf die Serieneinführung von Rußfiltern insbesondere für Stadtbusse und kommunale Nutzfahrzeuge hinzuwirken.
3. Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen der EG dafür einzusetzen, daß die Mindestanforderungen für Diesel-Kraftstoffe EG-weit harmonisiert und unter Berücksichtigung der hierüber laufenden Untersuchungen auf einem hohen Niveau festgeschrieben werden.
4. Der Deutsche Bundestag begrüÙt, daß die Bundesregierung auf der Grundlage einer entsprechenden EG-Richtlinie den Grenzwert für den zulässigen Schwefelgehalt von leichtem Heizöl und von Diesel-Kraftstoff auf 0,2 Gew. % herabgesetzt hat. Er bittet die Bundesregierung, so bald wie möglich auf eine weitere Minderungsstufe hinzuwirken.
5. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, daß durch die Einführung neuer Emissionsminderungstechniken keine zusätzlichen Emissionen, wie z. B. bei der Regeneration von Rußfiltern durch Oxidationsmittel, entstehen.
6. Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß durch eine Abgassonderuntersuchung die Diesel-Emissionen von in Verkehr befindlichen Fahrzeugen erheblich gemindert werden können. Für eine solche Untersuchung liegt ein geeignetes und in der Praxis erprobtes Verfahren (Vollastprüfung) vor. Er bittet die Bundesregierung, entsprechend ihrem Nutzungsfahrzeugkonzept, eine Abgassonderuntersuchung für alle Diesel-Fahrzeuge — möglichst noch in diesem Jahr — einzuführen.

7. Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung, bei schweren Nutzfahrzeugen, insbesondere Stadtbussen und sonstigen Kommunalfahrzeugen, fortschrittliche schadstoff- und lärmarme Antriebskonzepte zu untersuchen und ggf. ihre Einführung durch geeignete Maßnahmen zu fördern.“;
- II. die Entschließungsanträge — Drucksachen 11/559 und 11/560 — abzulehnen.

Bonn, den 20. April 1988

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Dr. Göhner	Schmidbauer	Frau Dr. Hartenstein	Brauer
Vorsitzender	Berichterstatter		

Bericht der Abgeordneten Schmidbauer, Frau Dr. Hartenstein und Brauer

I.

Beide Entschließungsanträge sind in der 21. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1987 federführend an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie mitberatend an den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Verkehr, den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und an den Ausschuß für Forschung und Technologie überwiesen worden.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner Sitzung vom 2. März 1988 mit der Mehrheit der Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN und Unterstützung des Entschließungsantrages durch die Mitglieder der Fraktion der SPD den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD — Drucksache 11/559 — abgelehnt.

In derselben Sitzung hat der Ausschuß für Wirtschaft mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der SPD beschlossen, den Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/560 — abzulehnen.

Der Ausschuß für Verkehr hat in seiner Sitzung am 4. November 1987 beschlossen, den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD — Drucksache 11/559 — abzulehnen und hat dies wie folgt begründet:

- Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung geht zu Lasten der Einführung schadstoffarmer Fahrzeuge.
- Die Einführung amerikanischer Abgasgrenzwerte würde den EG-Beschlüssen nicht entsprechen und den mühsam erreichten Konsens wieder verlassen.
- Die Förderung des ÖPNV und des Fahrrades sind Dauermaßnahmen der Bundesregierung.
- Die Verlagerung des Güterfernverkehrs auf die Schiene wird durch erhebliche Anreize unterstützt.

In der gleichen Sitzung hat der Ausschuß für Verkehr beschlossen, den Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/560 — abzulehnen. Zur Begründung wird ausgeführt:

- Die Begrenzung der gasförmigen Schadstoffe bei dieselbetriebenen PKW und Nutzfahrzeugen wird die EG im Dezember 1987 beschließen.
- Ein Beschluß der EG über die partikelförmigen Abgasstoffe bei dieselbetriebenen Kfz ist in Vorbereitung.
- Der Schwefelgehalt in Heizöl und Dieselmotorkraftstoffen ist reduziert worden.
- Die Regelungen für die Abgassonderuntersuchungen bei dieselbetriebenen Kfz werden den techni-

schen Erkenntnissen entsprechend weiterentwickelt.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat in seiner Sitzung am 3. Februar 1988 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN empfohlen, den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD abzulehnen. In der gleichen Sitzung hat der Ausschuß den Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt.

Der Ausschuß für Forschung und Technologie hat in seiner Sitzung am 4. November 1987 empfohlen, beide Entschließungsanträge abzulehnen.

Die Ablehnung des Entschließungsantrages der Fraktion der SPD erfolgte mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE GRÜNEN.

Der Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN wurde mit der Mehrheit der Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen eine Stimme der Fraktion DIE GRÜNEN und gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Mehrheit der Fraktion der SPD abgelehnt.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Entschließungsanträge in seiner Sitzung am 4. November 1987 beraten und beschlossen, in seiner 12. Sitzung am 2. Dezember 1987 eine nicht-öffentliche Anhörung durchzuführen, an der 3 Sachverständige teilnehmen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner Sitzung am 13. April 1988 die beiden Entschließungsanträge vertagt; in seiner 24. Sitzung am 20. April 1988 erfolgte eine abschließende Beratung.

II.

Die Fraktion der SPD verwies zur Begründung ihres Entschließungsantrages darauf, daß die Luftverschmutzung durch Emissionen aus dem Straßenverkehr vorhanden sei und weiterhin ansteige. Die Forderung nach Einführung der US-Normen für leichte LKW und Nutzfahrzeuge sei zwar, wie eine interne Anhörung gezeigt habe, technisch machbar, aber aus wirtschaftlichen Gründen kaum vertretbar. Die Fraktion vertrete daher ein Zwei-Stufen-Konzept, wobei in der ersten Stufe eine Reduzierung von 30 % anzustreben sei und es bei der bisher EG-üblichen Meßmethode bleiben solle. Zum Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen wird kritisch bemerkt, daß er an der untersten Grenze dessen bleibe, was eigentlich machbar sei, da die Grenzwerte für die gasförmigen

Stoffe bereits um etwa 20 % bei einer großen Zahl von Fahrzeugen reduziert sei.

Die Forderung im Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen nach dem 0,8 g-Test bleibe sogar noch hinter dem „Stand der Praxis“ zurück, da bereits 94 % aller in den Verkehr kommenden Fahrzeuge einen Wert von 0,8 Gramm im Test erbringen würden.

Während der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP nicht weit genug gehe, sei eine ganze Reihe von Punkten im Entschließungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN technisch nicht machbar.

Zur Begründung ihres Entschließungsantrages trägt die Fraktion DIE GRÜNEN zusätzlich vor, daß es im Zuge der EG-Liberalisierung ab 1992 zu einer Erhöhung der Emissionen durch eine Zunahme des Schwerlastverkehrs kommen wird.

Die Prognosewerte der Bundesregierung über die zu erwartenden Emissionen würden überschritten werden. Erstmals werde daher dem Deutschen Bundestag ein Konzept zur Begrenzung von Schadstoffen aus Dieselmotorkraftfahrzeugen vorgelegt.

Die Fraktion der CDU/CSU sieht in ihrem Entschließungsantrag eine Zusammenfassung des Diskussionsstandes im Ausschuß im Hinblick auf das gemeinsame Ziel, Fortschritte im Dieselmotorbereich zu erreichen. Hauptsächlich sollten diese Fortschritte im Wege der freiwilligen nationalen Vereinbarungen mit der KFZ-Industrie erreicht werden. Obwohl die EG-Richtlinien nicht ganz den Wünschen entsprechen, müssen sie, verbunden mit der Bitte an die Bundesregierung, den nationalen Spielraum auszuschöpfen, als Schritt in die richtige Richtung angesehen werden.

Die Fraktion der FDP vertrat die Ansicht, daß die freiwilligen Vereinbarungen ein wichtiger Zwischenschritt seien, bevor es zu rechtlich verbindlichen EG-Richtlinien komme.

Daraufhin wurden die Entschließungsanträge der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE GRÜNEN mehrheitlich abgelehnt. Der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP wurde mehrheitlich angenommen.

Bonn, den 24. Januar 1989

Dr. Göhner

Vorsitzender

Schmidbauer

Berichterstatter

Frau Dr. Hartenstein

Brauer

