

Antrag

der Abgeordneten Dr. Liesel Hartenstein, Dietmar Schütz, Harald B. Schäfer (Offenburg), Brigitte Adler, Robert Antretter, Hermann Bachmaier, Holger Bartsch, Hans Berger, Hans Gottfried Bernrath, Rudolf Bindig, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Lieselott Blunck, Ursula Burchhardt, Edelgard Bulmahn, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Klaus Daubertshäuser, Karl Diller, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Carl Ewen, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Norbert Formanski, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Günter Graf, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Renate Jäger, Ilse Janz, Dr. Ulrich Janzen, Volker Jung (Düsseldorf), Susanne Kastner, Ernst Kastning, Marianne Klappert, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Rolf Koltzsch, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Hinrich Kuessner, Robert Leidinger, Klaus Lennartz, Dr. Dietmar Matteredne, Heide Mattischeck, Markus Meckel, Ulrike Mehl, Herbert Meißner, Siegmars Mosdorf, Christian Müller (Zittau), Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller (Düsseldorf), Rudolf Müller (Schweinfurt), Dr. Rolf Niese, Günter Oesinghaus, Jan Oostergetelo, Adolf Ostertag, Albert Pfuhl, Rudolf Purps, Manfred Reimann, Dr. Hermann Scheer, Siegfried Scheffler, Otto Schily, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Karl-Heinz Schröter, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Bodo Seidenthal, Horst Sielaff, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Dr. Dietrich Sperling, Joachim Tappe, Dr. Gerald Thalheim, Günther Tietjen, Ernst Waltemathe, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Lydia Westrich, Inge Wettig-Danielmeier, Dr. Margrit Wetzels, Gudrun Weyel, Hermann Wimmer (Neuötting), Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf, Uta Zapf, Dr. Peter Struck, Dr. Hans-Jochen Vogel und der Fraktion der SPD

Minderung der Ozon-Belastung – Maßnahmen zur Bekämpfung des Sommer-Smogs

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, einen Ozonwert als Luftqualitätsziel für die bundesweite Luftreinhaltepolitik in einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift festzulegen: Ab 1995 soll ein Ozon-Immissionsgrenzwert von 120 Microgramm/m³ (1-h-Mittelwert) nicht mehr als einmal pro Jahr überschritten werden. Dieser Wert sollte in eine entsprechende EG-Initiative übernommen werden.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bis zum 1. Juli 1992 einen Maßnahmenplan vorzulegen, wie gegebenenfalls stufen-

weise die Vorläuferstoffe für Ozon – an herausragender Stelle Stickoxid und flüchtige Kohlenwasserstoffe – soweit reduziert werden, daß das in Ziffer 1 genannte Qualitätsziel bis zum Jahre 1996 auch tatsächlich eingehalten werden kann.

Dabei sind insbesondere die folgenden Reduzierungsmöglichkeiten vorzuschreiben:

- a) Im Rahmen einer integrierten Gesamtverkehrsplanung ist ein Konzept zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung bis zum 31. Dezember 1991 zu verabschieden. Die Bundesregierung muß darin diejenigen Maßnahmen bündeln, die eine spürbare Dämpfung des Verkehrsvolumens, insbesondere im Individualverkehr, zur Folge haben werden. Dazu zählen insbesondere:
 - eine verursachergerechtere Anlastung der externen Kosten des PKW- und insbesondere des LKW-Verkehrs;
 - Anhebung der Mineralölsteuer/Umlage der Kfz-Steuer auf die Mineralölsteuer;
 - Ausbau und Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs;
 - Umwandlung der bisherigen Kilometerpauschale in eine Entfernungspauschale;
 - verbesserte Möglichkeiten für die Kommunen, Innenstadtbereiche für den Autoverkehr zu sperren und strengere Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung durchzusetzen.
- b) Durch eine Geschwindigkeitsabsenkung auf Bundesautobahnen, Außerorts- und Innerortsstraßen können die Stickoxidemissionen, die als Vorläuferstoffe zur Sommersmogbildung beitragen, deutlich abgesenkt werden. Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, auf Bundesautobahnen ein Tempolimit von 120 km/h bzw. 90 km/h auf Außerortsstraßen und 30 km/h in den Wohngebieten der Städte einzuführen. Zusätzlich ist dafür Sorge zu tragen, daß künftig alle LKW und Busse mit Tempobegrenzern ausgestattet bzw. nachgerüstet werden.
- c) Strengere Grenzwerte für PKW und LKW:
 - ab 1992 sollten gesetzliche Regelungen zur Kraftstoffverbrauchsbegrenzung von PKW (gewichtsspezifische Höchstverbrauchswerte) eingeführt werden. Bis zum Jahr 2000 sollte der durchschnittliche Verbrauch der gesamten verkauften Flotte (Gesamtheit aller Erstzulassungen in einem Jahr) bei höchstens fünf l/100 km liegen;
 - für LKW bzw. schwere Nutzfahrzeuge ist ab 1. Januar 1993 ein Grenzwert von 7 gr NO_x/kWh (ohne Serienzuschlag) einzuführen;
 - die Abgasgrenzwerte für PKW sind fortlaufend dem Stand der Technik, der mindestens dem US-amerikanischen Standard entsprechen soll, anzupassen.
- d) Zur Verminderung der Kohlenwasserstoffemissionen sind folgende Maßnahmen beschleunigt einzuführen:

- Unverzügliche Verabschiedung der von der Bundesregierung seit Jahren angekündigten Verordnung zur Emissionsbegrenzung der Kohlenwasserstoffe bei Lagerung und Umschlag von Benzin einschließlich der Gaspendingung beim Betanken von PKW auf Tankstellen und bei Tankwagen.
- Stufenweise Herabsetzung des Lösemittelgehalts von Farben, Lacken und Klebstoffen um insgesamt 70 Prozent. Dabei sind für die betreffenden Produkte Höchstwerte für den Lösemittelgehalt festzulegen. Es ist eine Lösemittelabgabe einzuführen mit dem Ziel, den derzeitigen Marktvorteil umweltschädlicher Farben, Lacke und Klebstoffe auszugleichen. Eine entsprechende Initiative ist auf EG-Ebene zu ergreifen.

Das ECE-Protokoll zu den leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffen, das eine 30 Prozent-Minderung festschreiben wird, soll durch weitergehende Verpflichtungen der Bundesregierung (analog dem ECE-NO_x-Protokoll) ergänzt werden: entsprechend dem Vorschlag der Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ soll sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichten, bis 2005 die VOC-Emissionen um 80 Prozent gegenüber 1987 zu vermindern.

3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, eine Rechtsverordnung nach § 40 Abs. 2 BImSchG zu erlassen, mit dem Ziel, den Ländern die Option für weiträumige Verkehrsbeschränkungen als Maßnahmen zur Minderung der Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen und zur Bekämpfung des Sommer-Smogs zu eröffnen.

Fahrbeschränkungen sollten dann für alle diejenigen PKW gelten, die nicht mit geregelter Drei-Wege-Katalysator und Verdunstungsschutz (US-Norm) ausgestattet sind, bzw. für alle diejenigen LKW, die nicht den weitestgehenden Abgasminderungstechniken entsprechen. Eine entsprechende Plakettenkennzeichnung ist einzuführen.

In dieser Rechtsverordnung sind die Konzentrationswerte für NO_x, Kohlenwasserstoff und Ozon und die Meß- und Beurteilungsverfahren zu bestimmen, nach denen verkehrsbeschränkende Maßnahmen eingesetzt werden können.

4. Die Bundesregierung wird gebeten, einen jährlichen Ozon-Bericht vorzulegen, in dem die erhobenen Meßwerte, die Häufigkeit der Schwellenwert-Überschreitungen, die ergriffenen Maßnahmen und die Vorsorge-Pläne beschrieben sind. Dieser Bericht soll auch für die Hauptemittentengruppen Bilanzen über die Schadstoffe NO_x und VOC enthalten:
 - Industrie/Gewerbe mit den hauptsächlichen VOC-emittierenden Branchen Chemie, Metallindustrie, Farben und Lacke, Druckerei und Grafik;
 - Verkehr, insbesondere Individualverkehr;
 - Energieerzeugung und Hausfeuerungsgebiet.

Bonn, den 12. Juni 1991

Dr. Liesel Hartenstein
Dietmar Schütz
Harald B. Schäfer (Offenburg)
Brigitte Adler
Robert Antretter
Hermann Bachmaier
Holger Bartsch
Hans Berger
Hans Gottfried Bernrath
Rudolf Bindig
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Lieselott Blunck
Ursula Burchhardt
Edelgard Bulmahn
Marion Caspers-Merk
Peter Conradi
Klaus Daubertshäuser
Karl Diller
Dr. Marliese Dobberthien
Ludwig Eich
Carl Ewen
Elke Ferner
Lothar Fischer (Homburg)
Norbert Formanski
Arne Fuhrmann
Monika Ganseforth
Günter Graf
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Renate Jäger
Ilse Janz
Dr. Ulrich Janzen
Volker Jung (Düsseldorf)
Susanne Kastner
Ernst Kastning
Marianne Klappert
Siegrun Klemmer
Walter Kolbow
Rolf Koltzsch
Volkmar Kretkowski
Horst Kubatschka
Dr. Klaus Kübler
Hinrich Kuessner
Robert Leidinger
Klaus Lennartz
Dr. Dietmar Matterne

Heide Mattischeck
Markus Meckel
Ulrike Mehl
Herbert Meißner
Siegmar Mosdorf
Christian Müller (Zittau)
Jutta Müller (Völklingen)
Michael Müller (Düsseldorf)
Rudolf Müller (Schweinfurt)
Dr. Rolf Niese
Günter Oesinghaus
Jan Oostergetelo
Adolf Ostertag
Albert Pfuhl
Rudolf Purps
Manfred Reimann
Dr. Hermann Scheer
Siegfried Scheffler
Otto Schily
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Karl-Heinz Schröter
Dietmar Schütz
Ernst Schwanhold
Bodo Seidenthal
Horst Sielaff
Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Dr. Dietrich Sperling
Joachim Tappe
Dr. Gerald Thalheim
Günther Tietjen
Ernst Waltemathe
Hans Georg Wagner
Wolfgang Weiermann
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Axel Wernitz
Lydia Westrich
Inge Wettig-Danielmeier
Dr. Margrit Wetzel
Gudrun Weyel
Hermann Wimmer (Neuötting)
Berthold Wittich
Verena Wohlleben
Hanna Wolf
Uta Zapf
Dr. Peter Struck
Dr. Hans-Jochen Vogel und Fraktion

Begründung

Die seit Jahren während des Sommers zu beobachtende drastisch erhöhte Ozonbelastung kann wegen der Beeinträchtigungen für die Gesundheit, für die Pflanzen und für das Klima nicht hingenommen werden. Es sind deshalb kurz- und längerfristig wirksame Maßnahmen zur Vorbeugung gegen Sommer-Smog zu ergreifen.

Bodennahes Ozon ist unmittelbar gesundheitsschädlich: verminderte Lungenfunktion, Reizhusten, Augenreizungen und Kopfschmerzen können sich je nach Höhe der Ozonbelastung einstellen. Unumstritten ist auch, daß Ozon ursächlich am Waldsterben beteiligt ist.

Bodennahes Ozon entsteht unter dem Einfluß von Sonneneinstrahlung aus fotochemischen Reaktionen von Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen, die hierbei als Vorläuferstoffe wirken. Beide Stoffe sind für die Ozonbildung von gleicher Bedeutung. Hauptverantwortliche Quelle für NO_x ist der Straßenverkehr (über 50 Prozent), für die Kohlenwasserstoffe sind die wichtigsten Quellen der Straßenverkehr sowie verschiedene Industriebereiche und -produkte wie chemische Reinigungen, Chemie, Metallindustrie, Farben und Lacke, Druckerei und Grafik gelten. (Der Straßenverkehr trägt zu 48,5 Prozent zur Bildung der VOC im Jahre 1986 bei, die Lösungsmittelverwendung in Industrie, Gewerbe und Haushalt zu knapp 40 Prozent.)

Der in der VDI-Richtlinie 2310, Blatt 15, als Beurteilungsmaßstab genannte Wert von 120 Mikrogramm/ m^3 als Halbstundenmittel wird an 10 bis 50 Tagen pro Sommerhalbjahr im Flachland überschritten. An höher gelegenen Stationen im Mittelgebirgsraum kann diese Anzahl von Tagen mit Überschreitungen noch höher sein.

Die Bundesregierung hat bisher auf die wachsende Ozonbelastung nur unzureichend reagiert. Statt den Verursacher zur Emissionsminderung zu zwingen, schlägt die Bundesregierung dem Geschädigten bestimmte Verhaltensweisen vor, wenn die Ozon-Konzentration 180 Mikrogramm/ m^3 überschreitet: sportliche Ausdauerleistungen sowie körperliche Anstrengungen im Freien sollten auf Empfehlung der Bundesregierung dann vermieden werden; sofern ein Wert von 360 Mikrogramm/ m^3 überschritten wird, werden weitergehende Verhaltensempfehlungen für besonders ozonempfindliche Personen gegeben. Dies stellt das Verursacherprinzip in der Umweltpolitik auf den Kopf.

Die Schweiz hat sich für einen anderen Weg entschieden. Hier gilt ab 1994 für Ozon-Emissionen ein Luftqualitätsziel von 120 Mikrogramm/ m^3 (1-h-Mittelwert), der nur einmal pro Jahr überschritten werden darf. Zur Erreichung dieses Ziels sind von den Kantonen Maßnahmenpläne zur Minderung der Vorläuferstoffe NO_x sowie VOC vorgelegt worden, die auflisten, wie bis 1994 die Luftbelastungen der Hauptquelle Verkehr sowie Industrie und Gewerbe ausreichend gemindert werden sollen.

Bei der EG liegt derzeit ein Ozon-Richtlinienentwurf mit dem Zielwert 100 Mikrogramm/ m^3 als 98 Prozent-Percentil-Wert. Die-

ser Entwurf nennt jedoch lediglich den Zielwert, ohne gleichzeitig zielführende Maßnahmen vorzuschreiben.

Zu Nummer 1

In Übereinstimmung mit dem LAI-Bericht „Ozon“ 8/89 wird hier die Festlegung eines Ozonwertes in einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift vorgeschlagen. Die Festlegung eines Emissionswertes für Ozon in der TA-Luft wird nicht empfohlen, weil wegen der weiträumigen Bildung des Ozons der Bezug zu einer einzelnen Anlage in der Regel nicht hergestellt werden kann. Auch lokale Reduzierungsstrategien können wegen des spezifischen Ausbreitungs- und Entstehungsprozesses von Ozon nicht angewandt werden.

Die Festlegung eines gesundheitsschützenden Ozongrenzwerts in einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift verpflichtet die Länder, nach § 47 BImSchG Luftreinhaltepläne vorzulegen. Die entscheidenden Instrumente und Kompetenzen zur Verminderung der Vorläuferstoffe von Ozon liegen jedoch beim Bund bzw. bei der EG. Der Bund ist in erster Linie zum Handeln, d. h. zur Vorlage der Maßnahmenpläne verpflichtet.

Zu Nummer 2

Nach bisherigen Erkenntnissen in der Schweiz und in Holland sind zur Einhaltung eines gesundheitsschützenden Ozonwertes Reduktionen der NO_x- und VOC-Emissionen um 70 bis 80 Prozent erforderlich.

- a) In einem Konzept zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung sind alle Maßnahmen und Eingriffe zu berücksichtigen, die darauf abzielen, die Abgas-Emissionen des Verkehrs zu vermindern.

Die UMK hat im November 1990 eine NO_x-Reduktion um 30 Prozent und eine HC-Reduktion um 50 Prozent bis 1998 für notwendig erachtet. Um dieses Ziel zu erreichen, müßten die Fahrleistungen des Straßenverkehrs (Personen und Güter) um 10 Prozent gegenüber 1987 abnehmen – angesichts aller entgegengesetzten Prognosen über einen weiteren Anstieg der Fahrleistungen ein ehrgeiziges Ziel.

Maßnahmen der Ordnungs- und Preispolitik zielen darauf ab, die Kostenstruktur zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verändern. Die vom DIW im Auftrag der Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ entwickelten Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung zeigen die Breite der möglichen Anwendungen. Hierzu gehören z. B. im Güterverkehr auch die Verschärfung der Sozialvorschriften und eine stärkere Überwachung der Einhaltung der Regelungen. Den Kommunen fehlen häufig noch Handlungsoptionen, um Fahrbeschränkungen durchzusetzen etwa in Form von Fahrverboten, oder der Verringerung der Parkmöglichkeiten in bestimmten Gebieten.

- b) Durch ein Tempolimit 120/90/30 km/h könnten mindestens 130 000 Tonnen Stickoxid eingespart werden. Dies sind rund

acht Prozent der jährlichen Stickoxidemissionen im Straßenverkehr.

- c) Kraftstoffverbrauchswerte sind überfällig. Seit 1986 steigt der Normverbrauch, der in der Bundesrepublik Deutschland neu zugelassenen Fahrzeugflotte wieder an. Obwohl das technische Energiesparpotential bei PKW auf rund 50 Prozent bis zum Jahr 2005 geschätzt wird, und das Drei-Liter-Auto technisch machbar ist, geht die Marktentwicklung für Automobile in die ökologisch falsche Richtung. Verminderter Benzinverbrauch bedeutet verminderte Abgasentwicklung und Bekämpfung des Sommer-Smogs. Das Europäische Parlament hat kürzlich die Einführung eines CO₂-Grenzwertes für PKW von 250 g/km vorgeschlagen, der etwa dem 10-l-Auto entspricht.

LKW-Abgasgrenzwerte: die von der Bundesregierung vorgesehene Verzögerung der Einführung des Abgasgrenzwertes für NO_x von 7 gr/kWh bis Ende 1996 kann nicht hingenommen werden, da dies nach Berechnungen des Umwelt-Bundesamtes einen weiteren NO_x-Anstieg bis 1998 um rund 25 Prozent bedeuten würde. Hierdurch würden alle eingetretenen NO_x-Minderungen im PKW-Bereich wieder zunichte gemacht werden.

Gaspendelverfahren: bei der Betankung von Kraftfahrzeugen mit Otto-Kraftstoffen wurden 1988 mehr als 45 000 Tonnen Benzindampf/HC emittiert; darüber hinaus wurden durch Tankatmungsverluste jeweilig rund 260 000 Tonnen Benzindämpfe freigesetzt. Durch eine Kombination von kleinem Aktiv-Kohlefilter, der in den PKW eingebaut wird und das Gaspendelverfahren an Tankstellen, können diese Kohlenwasserstoffemissionen um 90 Prozent zurückgehalten werden. Der kleine Kohlefilter ist bereits in über 90 Prozent der Neuwagen eingebaut. Dagegen wird die Verordnung zur Einführung des Gaspendelverfahrens an Tankstellen durch die Bundesregierung verzögert. Die Bundesregierung soll prüfen, ob und ggf. welche Investitions- und Umrüstungshilfen für kleine und mittlere Tankstellen gewährt werden sollen.

40 Prozent der Kohlenwasserstoffemissionen stammen aus dem Lösemittelbereich.

Zu Nummer 3

Die Luftverschmutzung durch steigenden Kfz-Verkehr in verkehrsreichen Gebieten der Innenstädte und an anderen Brennpunkten des Verkehrs haben ein unerträgliches Ausmaß angenommen. Eine Anwendung des § 40 (2) BImSchG für verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten konnte jedoch noch nicht erfolgen, da es an der notwendigen Rechtsverordnung durch die Bundesregierung mangelt.

Die hohen Schadstoffkonzentrationen gerade in den Sommermonaten sind eine Folge der überhöhten Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionsbelastung. Zur Bekämpfung des Sommer-Smogs sind Fahrbeschränkungen nach § 40 (2) BImSchG nur dann sinnvoll, wenn sie weiträumig durchgeführt und frühzeitig – vor Erreichen der Ozon-Spitze – erlassen werden.

