

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Christoph Zöpel, Michael Müller (Düsseldorf),  
Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Lennartz, Dr. Peter Struck,  
Anke Fuchs (Köln), Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD**

### **Minderung der Ozon-Belastungen — Maßnahmen gegen den Sommersmog**

In den vergangenen Wochen sind die Ozonwerte vor allem in der Bundesrepublik Deutschland wieder stark angestiegen: Aus Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen von Verkehr und Industrie entsteht unter längerer UV-Einstrahlung das schädliche Reizgas.

Hauptverursacher des Sommersmogs ist der motorisierte Straßenverkehr. Auf ihn entfallen rund 70 Prozent der Stickoxide und rund 50 Prozent der flüchtigen Kohlenwasserstoffe. Um die Gefahren aus dem weiteren Anstieg der Ozonkonzentration abzuwenden, reichen die bisherigen Maßnahmen, z. B. die Einführung des Katalysators beim Fahrzeug oder des Saugrüssels an Tankstellen, nicht aus. Zum einen erfolgt die Umstellung zu langsam und zum anderen bleiben die Wirkungen durch das Mengenwachstum des Autoverkehrs gering.

Immer häufiger werden in einzelnen Regionen Werte oberhalb von 250 Mikrogramm pro  $\text{m}^3$  erreicht, selbst Spitzenwerte über 300 Mikrogramm sind keine Seltenheit mehr. Ab 120 Mikrogramm sind bereits Schädigungen zu beobachten, von denen tendenziell fast jeder Bürger betroffen ist, insbesondere durch Reizungen oder Atem- und Kreislaufbeschwerden. Ab 160 Mikrogramm kann nach Aussage des Bundesgesundheitsamtes bei einer mehrstündigen Belastung sogar die Lungenfunktion nachhaltig beeinträchtigt werden, ab 200 Mikrogramm treten verstärkt Husten und Augenreizungen auf und ab 240 Mikrogramm/ $\text{m}^3$  wird die körperliche Leistungsfähigkeit erheblich reduziert.

Nach Untersuchungen der Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft kann schon eine Ozonkonzentration von 100 Mikrogramm/ $\text{m}^3$  zu einem Rückgang der Ernteerträge um 16 Prozent führen, weil die Widerstandsfähigkeit der Pflanzen geschwächt wird.

Dennoch werden aus diesen Erkenntnissen entweder keine oder höchst unterschiedliche Schlußfolgerungen gezogen. So liegt in der Schweiz und in Japan der Alarmwert, ab dem die Bevölkerung informiert wird, bei 120 Mikrogramm/ $\text{m}^3$ , in den USA bei 235 Mikrogramm. In Norwegen beginnen Verkehrsbeschränkun-

gen bei 100 Mikrogramm/m<sup>3</sup>, während die Weltgesundheitsorganisation zu einschränkenden Maßnahmen ab einem Schwellenwert zwischen 150 und 200 Mikrogramm rät. In der EU werden schließlich drei Ein-Stunden-Mittelwerte empfohlen: 110 Mikrogramm/m<sup>3</sup> als gesundheitlicher Vorsorgewert, 180 Mikrogramm als Warnstufe 1 und 360 Mikrogramm als Warnstufe 2. Verbindliche Maßnahmen sind jedoch nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Angesichts der weiter steigenden Ozonbelastungen reichen die bisherigen Maßnahmen nicht aus, um Mensch und Natur wirkungsvoll zu schützen.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren in den letzten Wochen die Ozonwerte, welche Regionen waren von hohen Konzentrationen besonders betroffen?

Wie ist die Situation in den Erholungsgebieten?

2. Ist die Bundesregierung bereit, eine laufende Ozonberichterstattung einzuführen?
3. Welche Gefahren für Mensch und Natur sieht die Bundesregierung durch die hohen bodennahen Ozonwerte?

Hält sie die bisherigen Maßnahmen zur Bekämpfung des Sommersmogs für ausreichend?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Warnungen der Wissenschaft vor den gravierenden Schädigungen an Mensch und Umwelt durch die hohen Ozonkonzentrationen?
5. Was sagt die Bundesregierung zu den Befürchtungen, daß sich die mittlere bodennahe Ozonkonzentration in den letzten 15 Jahren in den Sommermonaten nahezu verdoppelt hat und sie sich in den nächsten 20 Jahren sogar noch einmal verdoppeln kann?
6. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Hauptursachen für die hohen Konzentrationswerte, und welche Schlußfolgerungen will sie daraus für den Immissionsschutz ziehen?
7. Welche Schlußfolgerungen zieht sie aus dem Ozon-Großversuch im Raum Heilbronn/Neckarsulm?  
Bewertet die Bundesregierung die positive Unterstützung des Versuchs durch die Bevölkerung als Ermutigung, endlich die notwendigen Auflagen und Beschränkungen zur Bekämpfung des Sommersmogs gesetzlich zu normieren?
8. Aus welchen Gründen werden die vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, mehrfach angekündigten Maßnahmen blockiert, den Ausstoß von Benzol, flüchtigen Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden innerhalb von zehn Jahren zu halbieren?
9. Ist die Bundesregierung bereit, einen Ozonwert von 120 Mikrogramm/m<sup>3</sup> als Luftqualitätsziel festzulegen, an dessen Erreichen sich die Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Luftreinhaltung orientieren müssen?

10. Wie waren 1993 die verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen in der Bundesrepublik Deutschland?  
Wie hoch sind sie pro Kopf im Vergleich der EU-Länder?
11. Wie hat sich in den alten Bundesländern die reale Menge der verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen seit 1982 entwickelt?
12. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um den Benzolausstoß so schnell wie möglich zu verringern?  
In welchem Zeitraum will sie eine Reduzierung um mindestens 50 Prozent erreichen?  
Welche finanziellen Auswirkungen hat das auf den Benzinpreis?
13. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um den Anteil der smogerzeugenden Kohlenwasserstoffe im Kraftstoff zu senken?
14. Wie hoch ist im Fahrzeugbestand der Bundesrepublik Deutschland der Anteil von Fahrzeugen mit geregelter Katalysator?  
Wieviel Prozent der Tankstellen sind mit Absaugvorrichtungen für Benzol-Emissionen ausgerüstet?
15. Denkt die Bundesregierung daran, eine Sommersmog-Verordnung zu erlassen, mit deren Hilfe die Kommunen und Länder Verkehrseinschränkungen und Verbote für den motorisierten Verkehr durchführen und Begrenzungen für die Industrieemissionen erlassen können?
16. Soll in Zukunft die Möglichkeit geschaffen werden, daß ab einem Wert von 180 Mikrogramm/m<sup>3</sup> in belasteten Gebieten nur noch Pkw mit geregelten Katalysatoren fahren dürfen und für diese Zeit Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten?
17. Ist die Bundesregierung bereit, endlich Kraftstoffverbrauchsbegrenzungen (Flottenverbrauchsregelungen) vorzuschreiben?  
Sollen für Nutzfahrzeuge schärfere Abgasgrenzwerte eingeführt werden?
18. Plant die Bundesregierung nationale Maßnahmen zur Bekämpfung des Sommersmogs oder setzt sie auf eine EU-weite Regelung?  
Wenn ja, wann sollen diese kommen?

Bonn, den 26. Juli 1994

**Dr. Christoph Zöpel**  
**Michael Müller (Düsseldorf)**  
**Monika Ganseforth**  
**Dr. Liesel Hartenstein**  
**Klaus Lennartz**  
**Dr. Peter Struck**  
**Anke Fuchs (Köln)**  
**Hans-Ulrich Klose und Fraktion**

