

Antwort
der Bundesregierung

**auf die 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
— Drucksache 12/8337 —**

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 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/ m^3 wird die körperliche Leistungsfähigkeit erheblich reduziert.

Nach Untersuchungen der Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft kann schon eine Ozonkonzentration von 100 Mikrogramm/ 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/ m^3 , in den USA bei 235 Mikrogramm. In Norwegen beginnen Verkehrsbeschränkungen bei 100 Mikrogramm/ m^3 , während die Weltgesundheitsorganisation zu einschränkenden Maßnahmen ab einem Schwellenwert zwischen 150 und 200 Mikrogramm

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 8. September 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

rät. In der EU werden schließlich drei Ein-Stunden-Mittelwerte empfohlen: 110 Mikrogramm/m³ 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.

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?

In Deutschland traten in den letzten Wochen Ozonkonzentrationen an einzelnen Tagen und für einige Stunden von mehr als 300 µg/m³ (Stundenmittelwert) auf. Die Maximalwerte lagen knapp über 340 µg/m³. Besonders betroffen waren nach den bisher der Bundesregierung vorliegenden Informationen nahezu alle küstenfernen Regionen Deutschlands, mit den höchsten Werten am Rande von Ballungsräumen.

Erholungsgebiete (Mittelgebirge) waren ebenfalls betroffen. Die Ozonkonzentrationen erreichten dort jedoch selten 300 µg/m³.

2. Ist die Bundesregierung bereit, eine laufende Ozonberichterstattung einzuführen?

Die Bundesregierung hat die notwendigen rechtlichen Regelungen zur laufenden Ozonberichterstattung geschaffen. Nach § 6 a der Verordnung über Immissionswerte (Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 22. BImSchV) ist die Bevölkerung durch die zuständigen Behörden zu unterrichten, wenn die Ozonkonzentrationen den Stundenmittelwert von 180 µg/m³ überschreiten. Die Information geschieht z. B. durch Pressemitteilungen an einen breiten Verteiler.

Darüber hinaus veröffentlichen die meisten Bundesländer ständig ihre Ozonmeßwerte unabhängig von der Höhe unter Nutzung der Videotextprogramme der Regionalsender des Fernsehens bzw. des Btx-Dienstes der Telecom.

Das Umweltbundesamt erstellt während Perioden, die erhöhte Ozonkonzentrationen erwarten lassen, z. Z. noch probeweise, jeweils für den Folgetag werktäglich – ggf. mit einer Tendenzangabe für Sonntag/Montag – eine Ozonprognose, die über Telefax allen Medien zur Verfügung steht.

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?

Maßgebend für die Beurteilung der Gefahren für Mensch und Natur durch hohe bodennahe Ozonkonzentrationen sind die Festlegungen der Richtlinie 92/72/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. September 1992 über die Luftverschmutzung durch Ozon. Diese Richtlinie wurde mit der 22. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt.

Danach beträgt der Schwellenwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Falle länger andauernder Verschmutzungsfälle $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Achtstundenmittelwert. Der Schwellenwert für die Unterrichtung der Bevölkerung über mögliche begrenzte und vorübergehende gesundheitliche Auswirkungen bei besonders empfindlichen Gruppen der Bevölkerung im Falle einer kurzen Exposition beträgt $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Einstundenmittelwert. Der Schwellenwert für die Auslösung des Warnsystems zum Schutz vor Gefahren für die menschliche Gesundheit im Falle einer kurzen Exposition beträgt $360 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Einstundenmittelwert. Der Schwellenwert für den Schutz der Vegetation beträgt $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Einstundenmittelwert bzw. $65 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als 24-Stundenmittelwert.

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen waren der Schwellenwert für den Gesundheitsschutz und der Schwellenwert für die Unterrichtung der Bevölkerung häufig, der Schwellenwert für die Auslösung des Warnsystems dagegen überhaupt nicht überschritten. Die Bevölkerung ist umfassend über die Höhe der Ozonbelastung, verbunden mit Verhaltensempfehlungen, informiert worden. Unter Würdigung der vorliegenden Erkenntnisse der Wissenschaft geht die Bundesregierung davon aus, daß es aufgrund der herrschenden Ozonbelastungen in den letzten Wochen nicht zu bleibenden Gesundheitsschäden bei Menschen gekommen ist. Hingegen ist nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen davon auszugehen, daß es durch die hohen Konzentrationen von Ozon und anderen Photooxidantien bei empfindlichen Personen zu Belästigungen durch Reizung der Schleimhäute, der Augen und oberen Atemwege gekommen ist.

Dort, wo die Schwellenwerte für den Schutz der Vegetation überschritten waren, sind gewisse Ernteeinbußen in der Landwirtschaft bei empfindlichen Pflanzen nicht auszuschließen. Darüber hinaus muß mit einem Beitrag zu den neuartigen Waldschäden in Deutschland gerechnet werden, da Ozon als eine der Ursachen im komplexen Wirkungsgeschehen, das zu diesen Schäden führen kann, gilt.

Die Bundesregierung hat frühzeitig und vorsorglich Maßnahmen zur Senkung der Ozonkonzentrationen eingeleitet. Dabei steht die nachhaltige Reduzierung der Ozonvorläufersubstanzen, Stickstoffoxide (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen, im Vordergrund. Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat mit Schreiben vom 6. Juni 1994 einen umfassenden Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen zur Senkung der Ozonvorläuferstoffe an den Präsidenten des Bundesrates übersandt (BR-Drucksache 572/94). Darin wird dargelegt, daß die eingeleiteten Maßnahmen trotz gestiegenem Bruttosozialprodukt und ständig steigendem Verkehrsaufkommen gegriffen haben. Nach neuesten Berechnungen des Umweltbundesamtes betrugen 1980 die Stickstoffoxidemissionen etwa 3,6 Mio. t (alte Bundesländer (BL) 3,1 Mio. t; neue BL 0,5 Mio. t); 1992 lagen sie bei etwa 3,1 Mio. t (alte BL 2,6 Mio. t; neue BL 0,5 Mio. t). Die entsprechenden Zahlen für die flüchtigen organischen Verbindungen sind etwa 3,4 Mio. t (alte BL 2,7 Mio. t; neue BL 0,7 Mio. t) im Jahre 1980 und etwa 2,9 Mio. t (alte BL 2,2 Mio. t; neue BL

0,7 Mio. t) 1992. Die Bundesregierung hat sich weiterhin in einem ersten Schritt politisch im Rahmen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE) verpflichtet, bis Ende dieses Jahrzehnts die Emissionen der Ozon-Vorläufersubstanzen um mindestens 30 % zu verringern, verglichen mit den Emissionen Ende der 80er Jahre. Die tatsächliche Verringerung wird weit höher sein.

Die bisher getroffenen Maßnahmen reichen jedoch noch nicht aus, um den Schwellenwert für den Gesundheitsschutz der 22. BImSchV dauerhaft zu unterschreiten. Notwendig sind deshalb weitere, möglichst europaweit wirkende Emissionsvermindierungen. Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen der EU insbesondere für folgende Maßnahmen ein:

- Erlaß einer Lösemittelrichtlinie,
- weitere Durchsetzung des Standes der Technik zur Begrenzung der NO_x-Emissionen aus stationären Anlagen,
- Verschärfung der Abgasgrenzwerte für alle Kraftfahrzeugarten in den 90er Jahren,
- Abgasuntersuchung für alle Pkw, Lkw und Busse; Prüfung einer Erweiterung der AU auf Motorräder,
- Einführung von Abgasgrenzwerten für Fahrzeuge und Geräte außerhalb des Straßenverkehrs (Baumaschinen, Traktoren, Rasenmäher, Motorboote usw.).

Mit diesen Maßnahmen wird eine Senkung der Ozonspitzenwerte um mindestens 25 % bis 30 % erwartet.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Warnungen der Wissenschaft vor den gravierenden Schädigungen an Mensch und Umwelt durch die hohen Ozonkonzentrationen?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, daß sich in Deutschland während der letzten 15 Jahre die mittlere Ozonkonzentration der Sommermonate nahezu verdoppelt haben soll.

Für die nächsten 20 Jahre ist für Deutschland, aber auch für das benachbarte Ausland, mit einer Abnahme der Emissionen an Stickstoffoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen zu rechnen, da diese Staaten im Rahmen der ECE entsprechende Verpflichtungen eingegangen sind. Für den Verkehrsbereich gelten bereits heute in der gesamten EU strenge Emissionsgrenzwerte, die beim heutigen Stand der Technik den Einsatz des geregelten 3-Wege-Katalysators notwendig machen. Demzufolge ist auch eine künftige Verdoppelung der Ozonkonzentration während der Sommermonate in Deutschland nicht zu befürchten.

6. Was sind aus Sicht der Bundesregierung die Hauptursachen für die hohen Konzentrationswerte, und welche Schlußfolgerungen will sie daraus für den Immissionsschutz ziehen?

Hohe, von Menschen erzeugte Ozonkonzentrationswerte entstehen, wenn aus Stickstoffoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen unter Einwirkung intensiver Sonnenstrahlung Ozon gebildet wird, das sich im Verlaufe einer langanhaltenden sommerlichen Hochdruckwetterlage in der bodennahen Luft anreichert. Die Hauptverursacher der genannten Emissionen sind in Deutschland für Stickstoffoxide der Straßenverkehr (ca. 55 %), stationäre Anlagen (ca. 27 %), übriger Verkehr (ca. 14 %), Haushalte und Kleinverbraucher (ca. 4 %) und für flüchtige organische Substanzen der Straßenverkehr (ca. 43 %), Lösemittelverwendung (ca. 39 %), stationäre Anlagen (ca. 8 %).

Auf die von der Bundesregierung bereits ergriffenen und geplanten Maßnahmen wurde bereits in der Antwort zu Frage 3 eingegangen.

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?

Der Bundesregierung liegen bisher keine Angaben über die Abnahme der Ozonkonzentrationen aufgrund des Ozon-Großversuchs im Raum Heilbronn/Neckarsulm vor. Das baden-württembergische Umweltministerium hat erklärt, daß die Auswertung des Versuchs bis zu sechs Monaten dauern werde. Schlußfolgerungen können erst dann gezogen werden.

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?

Zu den Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen hat die Bundesregierung in Brüssel einen Dreistufenplan für die 90er Jahre für alle Kraftfahrzeugarten vorgelegt, von dem die 1. Stufe bereits umgesetzt und die 2. Stufe beschlossen ist. Die 3. Stufe wird z. Z. in den zuständigen Gremien beraten. Eine Blockierung sieht die Bundesregierung nicht.

9. Ist die Bundesregierung bereit, einen Ozonwert von 120 Mikrogramm/m³ als Luftqualitätsziel festzulegen, an dessen Erreichen sich die Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Luftreinhaltung orientieren müssen?

Die Kommission der Europäischen Union hat kürzlich den Vorschlag für eine Richtlinie über die Beurteilung und die Kontrolle

der Luftqualität vorgelegt (BR-Drucksache 774/94). Der Entwurf sieht vor, daß die Kommission dem Rat Vorschläge für die Festlegung von Luftqualitätszielen – u. a. für Ozon – vorlegen soll.

Der Vorschlag für das Luftqualitätsziel für Ozon soll im Rahmen des Berichtes erfolgen, den die Kommission nach Artikel 8 der Ozon-Richtlinie 92/72/EWG vorzulegen hat. Die Bundesregierung plant keinen nationalen Alleingang. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

10. Wie waren 1993 die verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen in der Bundesrepublik Deutschland?
Wie hoch sind sie pro Kopf im Vergleich der EU-Länder?

Nach einer Hochrechnung des IFEU-Instituts Heidelberg ergaben sich im Jahre 1993 für Deutschland verkehrsbedingte (Straße, Schiene, Luft, Binnenschifffahrt) Stickstoffoxid-Emissionen von 1,669 Mio. t. Gegenüber 1990 bedeutet dies eine Abnahme von ca. 5 %.

Aus den EU-Ländern liegen der Bundesregierung noch keine Zahlen für 1993 vor. Auf der Grundlage von „OECD Environmental Data (1993)“ lassen sich für 1990 folgende Pro-Kopf-NO_x-Emissionen aus mobilen Quellen berechnen:

Land	NO _x /Einwohner
Deutschland	ca. 27 kg
Dänemark	ca. 27 kg
England	ca. 27 kg
Niederlande	ca. 23 kg
Italien	ca. 20 kg
Frankreich	ca. 19 kg
Irland	ca. 17 kg
Portugal	ca. 9 kg

11. Wie hat sich in den alten Bundesländern die reale Menge der verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen seit 1982 entwickelt?

Wie Berechnungen des Umweltbundesamtes und des IFEU-Instituts Heidelberg zeigen, sind die Stickstoffoxid-Emissionen aus dem Straßenverkehr in den alten Bundesländern lediglich noch von 1982 bis 1987 gestiegen, nach einer relativ konstanten Phase bis 1990 zeigen sie inzwischen einen deutlichen Abfall.

1982	1 350 kt
1987	1 478 kt
1990	1 429 kt
1993	1 317 kt

Die Abnahme von 1987 bis 1993 beträgt demnach 11 %.

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?

Durch die bereits eingeleiteten Maßnahmen (Katalysator und Saugrüssel) sind nach Berechnungen des Umweltbundesamtes die Benzolemissionen von 55 000 t im Jahre 1988 auf 46 000 t im Jahre 1993 zurückgegangen. Bis zum Jahre 2000 werden sie gegenüber 1993 nochmals etwa halbiert werden. Der wirksamste Einfluß zur Herabsetzung der Benzolemissionen aus dem Verkehr geht von der laufenden Zunahme der Fahrzeuge mit geregelterm 3-Wege-Katalysator im Bestand aus. Darüber hinaus soll die Qualität des Kraftstoffes weiter verbessert werden, insbesondere soll der maximale Benzolgehalt auf 1 Vol.% herabgesetzt werden. Auf Initiative der Bundesregierung konnte die Kommission der Europäischen Union mit Beschluß des Umweltrates vom 2. und 3. Dezember 1993 zur Fortschreibung der Abgasgrenzwerte für Pkw verbindlich verpflichtet werden, bis Ende 1994 zur Verbesserung der Umweltqualität Vorschläge über zukünftige Kraftstoffe, insbesondere der Minderung des Benzolgehalts im Benzin, vorzulegen. Erst nach Festlegung der Rahmenbedingungen in der EU kann über eine beschleunigte Einführung von benzolarmem Benzin entschieden werden.

Nach Modelluntersuchungen des Umweltbundesamtes führt die alleinige Senkung des Benzolgehaltes auf 1 Vol.% zu Mehrkosten von rd. 1,5 Pf/Liter Benzin. Werden noch weitere Kraftstoffelemente verändert, die insbesondere die Kohlenwasserstoffemissionen benzinbetriebener Autos senken würden, können sich Kostenerhöhungen von rd. 3 Pf/Liter Benzin ergeben.

13. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um den Anteil der smogerzeugenden Kohlenwasserstoffe im Kraftstoff zu senken?

Neben dem Benzolgehalt sollen auch andere Kraftstoffeigenschaften, wie z. B. der Gehalt an anderen Aromaten, der Dampfdruck, der Siedeverlauf und der Schwefelgehalt des Kraftstoffs verändert werden.

Im übrigen siehe Antwort zu Frage 12.

14. Wie hoch ist im Fahrzeugbestand der Bundesrepublik Deutschland der Anteil von Fahrzeugen mit geregelterm Katalysator?
Wieviel Prozent der Tankstellen sind mit Absaugvorrichtungen für Benzol-Emissionen ausgerüstet?

Am 1. Januar 1994 waren in Deutschland ca. 15,7 Mio. Pkw mit geregelter 3-Wege-Katalysator zugelassen. Das waren 46,2 % aller zugelassenen Pkw mit Otto-Motor.

Nach Angaben der Mineralölwirtschaft sind die Tankstellen für die Belieferung mit Benzin bereits entsprechend der 20. BImSchV (Stage I) auf die Gaspendelung umgestellt worden.

Nach den Vorschriften der 21. BImSchV (Stage II) müssen bis Ende 1995 alle Tankstellen mit einem Jahresumschlag von mehr als 5 000 m³/Jahr und von 2 500 bis 5 000 m³/Jahr bei Standorten in Untersuchungsgebieten gemäß § 44 BImSchG für die Betankung der Kraftfahrzeuge mit einem Gasrückführungssystem (z. B. eine Absaugvorrichtung) ausgerüstet sein. Dies sind nach den dem Umweltbundesamt derzeit vorliegenden Informationen ca. 70 bis 80 % des Bestandes. Nach gegenüber dem Umweltbundesamt gemachten Angaben der großen Mineralölgesellschaften befinden sich z. Z. ca. 50 % der Tankstellen in der Umrüstungsphase oder sind bereits umgerüstet.

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?

Wie in der Antwort zu Frage 3 dargelegt, basiert die Ozonminderungs politik der Bundesregierung auf der dauerhaften und drastischen Reduzierung der Vorläufersubstanzen aus allen Quellen. Die Bundesregierung wird an dieser Politik festhalten.

16. Soll in Zukunft die Möglichkeit geschaffen werden, daß ab einem Wert von 180 Mikrogramm/m³ in belasteten Gebieten nur noch Pkw mit geregelten Katalysatoren fahren dürfen und für diese Zeit Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

17. Ist die Bundesregierung bereit, endlich Kraftstoffverbrauchs begrenzungen (Flottenverbrauchsregelungen) vorzuschreiben?
Sollen für Nutzfahrzeuge schärfere Abgasgrenzwerte eingeführt werden?

Die Bundesregierung hat mehrfach darauf hingewiesen, daß sie eine EU-weite Regelung zur Minderung der CO₂-Emissionen und damit des Kraftstoff-Verbrauchs von Pkw anstrebt. Aufgrund der Abgasrichtlinien 91/441/EWG und 91/542/EWG ist die Kommission zur Vorlage eines Richtlinien vorschlags zur CO₂(Kraftstoffverbrauchs)-begrenzung verpflichtet. Der EU-Umweltrat hat die Vorlage mehrmals gegenüber der Kommission angemahnt. Die Kommission hat die Vorlage bis Ende 1994 zugesagt. Die Bundesregierung weist darauf hin, daß eine Kraftstoffverbrauchs begrenzung keine Auswirkung auf die Schadstoffemission von Kohlen-

wasserstoff und Stickstoffoxiden und damit auf die Vorläufersubstanzen von Ozon hat. Diese können nur mit der bewährten Abgasgesetzgebung gemindert werden.

Am 1. Oktober 1990 wurden erstmals Abgasgrenzwerte für neu in den Verkehr kommende Nutzfahrzeuge in der EU verbindlich (Euro 0). Durch die Richtlinie 91/542/EWG sind die Grenzwerte zum 1. Oktober 1993 (Euro 1) und 1. Oktober 1996 (Euro 2) verschärft worden. Die Richtlinie sieht für 1999 einen weiteren Verschärfungsschritt vor. Hierfür hat die Bundesregierung ihren Vorschlag vorgelegt.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick:

Schadstoff	Richtlinie: 88/77/EWG	91/542/EWG		Vorschlag D 1999
	Inkrafttreten: 1990	1993	1996	
CO	12,3	4,9	4,0	2,0
HC	2,6	1,23	1,1	0,6
NO _x	15,8	9,0	7,0	unter 5
Partikel	keine Grenze	0,4 ^{*)}	0,15	unter 0,1

^{*)} Für Motoren unter 85 kW um den Faktor 1,7 höher.

Abgasgrenzwerte für Nutzfahrzeuge in g/kWh (Grenzwerte für die Serienproduktion)

18. Plant die Bundesregierung nationale Maßnahmen zur Bekämpfung des Sommersmogs oder setzt sie auf eine EU-weite Regelung?
Wenn ja, wann sollen diese kommen?

Bezüglich der nationalen Maßnahmen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 15 verwiesen.

Jedoch sind wegen der grenzüberschreitenden Schadstofftransporte auch europaweite Maßnahmen notwendig. Die Europäische Union hat entsprechende Schritte eingeleitet. Die Richtlinie 92/72/EWG über die Luftverschmutzung durch Ozon beauftragt die Kommission in Artikel 8, dem Rat so bald wie möglich (spätestens bis 1998) einen Bericht über die erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Ozon-Vorläufersubstanzen vorzulegen. Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Kommission schriftlich gebeten, alles zu tun, damit dieser Bericht früher vorgelegt werden kann.

