

Änderungsantrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Dr. Jürgen Rochlitz und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen CDU/CSU und F.D.P.
— Drucksachen 13/1524, 13/1754 —

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 40 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist auf öffentlichen Straßen gemäß §§ 40 b bis 40 e in dem Gebiet eines Landes verboten, wenn bei mindestens drei Meßstationen im Bundesgebiet, die nach Anhang 2 der Richtlinie 92/72 EWG ausgewählt sind und die mindestens 25 km und weniger als 100 km voneinander entfernt sind und von denen mindestens zwei, im Falle der Länder Berlin, Bremen und Hamburg mindestens eine, in diesem Land liegen, die Ozonkonzentration von 180 Mikrogramm/m³ Luft als Mittelwert über eine Stunde an demselben Tag erreicht wird und aufgrund der meteorologischen Erkenntnisse des Deutschen Wetterdienstes anzunehmen ist, daß diese Konzentration an drei Meßstationen auch im Laufe des nächsten Tages erreicht wird.

Der Betrieb genehmigungspflichtiger Anlagen im Sinne des § 4 BImSchG, bezogen auf die Emissionen von Lösungsmitteln, Kohlenwasserstoffen (gesamt VOC), Stickoxiden ist einzuschränken bzw. einzustellen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Der Wert von 90 Mikrogramm/m³ Luft gilt als Auslöser einer Vorwarnstufe für besondere Risikogrup-

pen (Kinder, Allergiker und Allergikerinnen, ältere Menschen, Sportler und Sportlerinnen). Diese sind über die Medien vor den gesundheitlichen Gefahren der erhöhten Ozonkonzentration zu warnen. Die zuständigen Behörden sollen die Führer und Halter von Kraftfahrzeugen und Verbrennungsmotoren auffordern, diese nicht zu benutzen.

Bei Erreichen eines Wertes von 120 Mikrogramm/m³ Luft können die Straßenverkehrsbehörden abgestufte Beschränkungsmaßnahmen gegen den Kfz-Verkehr auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten erlassen. Die Länder legen einen Katalog weiterer Verhaltensmaßregeln fest.“

2. § 40 b Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Die Verkehrsverbote beginnen um 6 Uhr des Tages nach Bekanntgabe und dauern so lange, bis der Grenzwert am allen Meßstationen des Landes unterschritten wird.“

3. An § 40 c wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Werden die Ozon-Grenzwerte an allen Meßstationen des Landes 48 Stunden nach Ausrufung des Ozon-Alerts nicht unterschritten, so gelten die Fahrverbote gemäß § 40 a auch für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß sowie für motorisierte Zweiräder.“

4. § 40 d wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 7 werden die Buchstaben c und d gestrichen.

- bb) Folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. Begonnene Tiertransporte und Transporte verderblicher Güter müssen auf dem kürzesten Weg abgeschlossen werden.“

- b) Absatz 2 wird gestrichen.

- c) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Fahrzeuge der Polizei, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr sowie Fahrzeuge, die der regionalen Versorgung und der Landwirtschaft dienen, sind von den Fahrverboten ausgenommen.“

5. In § 40 e Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „oder überwiegend im privaten Interesse, insbesondere zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs“ gestrichen.

- II. Artikel 2 wird wie folgt gefaßt:

„Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrsordnung

- § 3 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 wird die Angabe „50 km/h“ durch „30 km/h“ ersetzt.
2. In Nummer 2 Buchstabe a wird die Angabe „80 km/h“ durch „60 km/h“ ersetzt.
3. Nummer 2 Buchstabe c wird wie folgt gefaßt:
„c) für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t 80 km/h. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung wird für Autobahnen (Zeichen 330) auf 100 km/h für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t auf 60 km/h festgesetzt.“

III. Folgender Artikel 3 wird eingefügt:

„Artikel 3

Bis zum Ende eines jeden Kalenderjahres berichten die zuständigen Landesbehörden über die anlässlich der Ozonepisoden mit Alarmierung eingetretenen Minderungen der Immissionskonzentrationen der Vorläufersubstanzen und des Ozons. Die Landesbehörden geben daraus resultierende Handlungsempfehlungen.“

IV. Der bisherige Artikel 2 wird Artikel 4 und wie folgt gefaßt:

„Artikel 4
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.“

Bonn, den 22. Juni 1995

Gila Altmann (Aurich)

Dr. Jürgen Rochlitz

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Die medizinische Forschung ist sich einig, daß Ozon, unabhängig von willkürlich vorgegebenen Schwellenwerten Menschen, Tiere und Pflanzen schädigt. Bereits bei einer Ozonkonzentration von 100 bis 150 mikrgr/m³ Luft sind signifikante Lungenfunktionseinbußen z. B. bei Kindern oder empfindlichen Personen nachweisbar. Bei gesunden Normalpersonen sind erste Lungenfunktions-Einschränkungen bei einer sechsstündigen Exposition bei 160 mikrgr/m³ Luft nachweisbar. Es kommt bereits zu Leistungseinbußen bei Sportlern. Die VDI-Empfehlung für einen maximalen MIK-Wert (Halbstundenmittel!) ist 120 mikrgr/m³ Luft (VDI-Richtlinie 2310).

In dieser Richtlinie wurde bereits 1986 festgehalten, daß Ozon schon in geringen Konzentrationen ähnlich wie Röntgenstrahlen Chromosomenbrüche verursachen kann. Erst vor kurzem wurde Ozon in der „MAK- und BAT-Werteliste 1995“ der Senatskommis-

sion zur Prüfung gesundheitlicher Stoffe als krebserregend und gentoxisch eingestuft.

Das beste bodennahe Ozon ist das, das gar nicht entsteht. Das bedeutet, daß eine langfristig erfolgreiche Ozonpolitik auf Vermeidung der Entstehungsursachen des bodennahen Ozons hinwirken muß. Die wirksamsten Maßnahmen zur Ozonbekämpfung bestehen daher im Bereich der Verkehrspolitik.

Eine Ausnahmeregelung für Katalysator-Fahrzeuge ist nicht geeignet, die Ozon-Immissionen merklich herabzusetzen, da

- die Wirkung des Katalysators erst nach 3 bis 5 km Fahrtstrecke einsetzt und damit 70 % aller Fahrten nicht erfaßt werden,
- bei Langstrecken zunehmend mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird, was die Leistung des Katalysators relativiert,
- die mit dem Auto gefahrenen Wege zunehmend länger werden, was den Schadstoffausstoß wieder vergrößert,
- die jährliche Zunahme von ca. 300 000 PKW eventuelle Entlastungseffekte neutralisiert.

Trotz dieser grundsätzlichen Einwände sind kurzfristige Entlastungseffekte durch den Katalysator nicht auszuschließen. Deshalb soll im Falle eines Ozonalarms für eine Übergangsfrist von 48 Stunden das Fahren mit Katalysator-Autos noch erlaubt sein, um den Ausstoß der Vorläufersubstanzen zu reduzieren.

Die Grenzwerte des vorliegenden Gesetzentwurfs sind viel zu hoch, die zahlreichen Ausnahmeregelungen bedeuten praktisch, daß kaum Fahrverbote ausgesprochen werden, und sind, wie die Stellungnahmen zahlreicher Berufsverbände belegt haben, völlig unpraktikabel.