

Antrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verschärfung der Maßnahmen gegen die fortschreitende Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt durch bodennahes Ozon

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Angesichts der seit mehreren Sommern kontinuierlich hohen bodennahen Ozonwerte ist es höchste Zeit, endlich wirksame Maßnahmen gegen die für Mensch und Umwelt gefährlichen Ozonbelastungen zu ergreifen.

Das bodennahe Ozon bildet sich unter Einwirkung von UV-Strahlung der Sonne aus Stickoxiden (NO_x), Kohlenwasserstoffen (VOC). Unbestritten ist, daß die Vorläufersubstanzen zu über 80 % (NO_x) bzw. zu über 55 % (VOC) aus dem Straßenverkehr stammen.

Die medizinische Forschung ist sich weitgehend einig, daß Ozon unabhängig von willkürlich vorgegebenen Schwellenwerten Menschen, Tiere und Pflanzen schädigt. Bereits bei einer Konzentrationen von 100 bis 150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft sind signifikante Lungenfunktionseinbußen vor allem bei Kindern oder empfindlichen Personen nachweisbar. Bei gesunden Normalpersonen sind erste Lungenfunktions-Einschränkungen bei einer sechsstündigen Exposition bei 160 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft nachweisbar. Es kommt zu Leistungseinbußen bei Sportlern. Die VDI-Empfehlung für einen maximalen MIK-Wert (Maximale Immissions-Konzentration [Halbstundenmittel]) ist 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft (VDI Richtlinie 2310). In dieser Richtlinie wurde bereits 1986 festgehalten, daß Ozon schon in geringen Konzentrationen ähnlich wie Röntgenstrahlen Chromosomenbrüche verursachen kann. Vergleichbar zu harten Carcinogenen kann für Ozon kein Wert abgegeben werden, unterhalb dessen für die Bevölkerung keine Gefahr besteht.

In den letzten Monaten sind neue Forschungsergebnisse über die Auswirkungen bodennahen Ozons bekanntgeworden, die auf ein bisher unterschätztes Risikopotential für Mensch und Umwelt hinweisen:

In einer Fünf-Jahres-Studie von Wissenschaftlern des Londoner Saint George Hospital zur Gefährlichkeit von Ozon und verkehrsverursachten Luftschadstoffen kommen diese zu dem Ergebnis, daß erhöhte Ozonwerte in Verbindung mit Rußpartikeln zu einer

deutlich erhöhten Sterblichkeitsrate führen. Hiernach sterben an heißen Sommertagen 5,4 % mehr Menschen als sonst an Atemwegserkrankungen. Das bedeutet, daß die Folgen für Menschen, die bei hohen Ozon-Belastungen im Freien arbeiten sowie für Kinder und ältere Menschen noch weit gravierender sind, als bisher bekannt ist.

In einer weiteren, 1996 veröffentlichten Studie wurden bisher unbekannte Waldschäden durch Ozon nachgewiesen. Es wurde der Fall grüner, vollkommen gesunder Fichtennadeln im Sommer untersucht. Die Studie stellte eine „klare Korrelation zwischen der Ozondosis und dem Fall von grünen Fichtennadeln“ fest und belegte damit erstmals einen Zusammenhang zwischen der Ozondosis und Nadelverlusten.

Eine weitere umfangreiche Studie wurde im Auftrag der Umweltorganisation Greenpeace der Öffentlichkeit vorgestellt. Darin werden 600 wissenschaftliche Arbeiten, größtenteils aus dem Bereich der Medizin, über den Zusammenhang von Ozonbelastungen und Atemwegserkrankungen untersucht. In den ausgewerteten Studien werden eindeutige Zusammenhänge zwischen Ozonsmog sowie Asthma und anderen Atemwegserkrankungen bei Kindern nachgewiesen. Nach Meinung der Verfasser müssen Kinder als Hauptbetroffene des Sommersmogs angesehen werden. Sie fordern Fahrverbote ab einem Wert von 120 µg/m³ Luft.

Weitere aktuelle Studien weisen auf die Abhängigkeit der Ozonkonzentrationen von den Temperaturen hin, was bedeutet, daß selbst bei gleichbleibenden VOC- und NO_x-Emissionen mit steigenden Ozon-Werten über längere Zeiträume zu rechnen wäre. Die Tatsache, daß im Jahre 1996 bereits im April (21.) Werte von über 220 µg/m³ Luft gemessen wurden, deutet auf diese Entwicklung hin, selbst wenn Spitzenwerte einzelner Stationen zurückgehen sollten.

Eine wirkliche Bekämpfung des bodennahen Ozons kann nur durch eine konsequente Ursachenbekämpfung geschehen. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen fordert daher eine Reduzierung der Ozon-Vorläufersubstanzen VOC und NO_x um 50 % bzw. um 80 %, um zu einer merklichen Senkung der Ozonbelastung zu kommen.

Trotz dieser bekannten Fakten, die – soweit damals bekannt – auf der Ozon-Anhörung am 5. Juni 1995 von vielen Fachleuten bestätigt wurde, wurde eine Ozon-Verordnung verabschiedet, die bei einem Wert von 180 µg/m³ Luft eine Vorwarnstufe vorsieht und erst bei einem Wert von 240 µg/m³ unter bestimmten, einschränkenden Bedingungen praktisch wirkungslose Fahrverbote ausspricht.

Diese Ozon-Verordnung hat sich in der Praxis als völlig unbrauchbar erwiesen. Trotz hoher Meßwerte wurde kein einziges Fahrverbot ausgesprochen. Selbst wenn dieser Fall jedoch eingetreten wäre, hätten zahlreiche Ausnahmeregelungen eine wirksame Ozon-Minderung verhindert.

Die Verordnung hat dem Ansehen und der Glaubwürdigkeit der Umweltpolitik schweren Schaden zugefügt. In der Fachwelt und großen Teilen der Presse wurde sie als „Lachgasverordnung“ be-

spöttelt. In der Öffentlichkeit entstand der durchaus zutreffende Eindruck, daß politische Entscheidungen zunehmend von Interessengruppen und Lobbies – in diesem Falle der Automobilwirtschaft – beeinflußt werden und daß übergeordnete Gemeinwohlinteressen demgegenüber zurückstehen.

Obwohl die vorläufigen Auswertungen der Ozon-Daten des Jahres 1995 zeigen, daß der Wert von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft in Deutschland an 57 Tagen insgesamt 2 078mal überschritten wurde, versuchte die verantwortliche Ministerin in einer Pressekonferenz am 8. Januar 1996 sogar den Eindruck zu erwecken, die Ozonbelastung habe abgenommen, obwohl die abschließenden Ozonberichte ihres eigenen Ministeriums weder für 1994, geschweige denn für 1995 vorlagen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

- die Erklärungen der verantwortlichen Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 8. Januar 1996, die Ozonkonzentration habe 1995 nicht die Werte früherer Jahre erreicht und Deutschland sei 1995 weniger stark vom Sommersmog betroffen gewesen, zu belegen,
- aus den neuen Erkenntnissen
 1. zu neuen, bisher unbekannten Waldschäden durch bodennahes Ozon,
 2. zum Zusammenwirken von bodennahem Ozon und Dieselruß,
 3. zum möglichen, temperaturbedingten Anstieg des mittleren Ozonpegels sowie
 4. zur besonderen gesundheitlichen Gefährdung von Kindern bei relativ niedrigen, häufig auftretenden Ozonkonzentrationen

Konsequenzen zu ziehen.

In einem ersten Schritt ist die geltende Ozon-Verordnung gemäß dem Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 13/1778) in folgenden Punkten zu verschärfen:

- Herabsetzung des Grenzwertes für Fahrverbote von $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft auf $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft,
- Einschränkungen der Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten,
- jährliche Überprüfung der Grenzwerte auf ihre Plausibilität und Praktikabilität.

In einem zweiten Schritt wird die Bundesregierung aufgefordert, ein Vorsorgekonzept zur drastischen Reduktion der Ozon-Vorläufersubstanzen sowie umgehend den Entwurf einer neuen, verschärften Ozon-Verordnung vorzulegen.

Im diesem Rahmen wird die Bundesregierung aufgefordert, die Erfahrungen mit der bisherigen Ozon-Verordnung zu bewerten und

aufgrund der neuen Sachlage die Grenzwerte – insbesondere im Hinblick auf den Schutz von Kindern – neu festzusetzen.

Kernpunkt einer novellierten Ozon-Verordnung muß es außerdem sein, bereits im Vorfeld absehbarer Ozon-Perioden vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen, um einen Anstieg der Ozon-Werte von vornherein zu verhindern.

Als weitere Eckpunkte sind in eine novellierte Ozonverordnung einzubauen:

- frühzeitige Warnung, vor allem für empfindliche Menschen,
- die Ermöglichung frühzeitiger, regionaler Maßnahmen, um einen Anstieg des Ozonpegels zu verhindern,
- Ausnahmeregelungen und Fahrerlaubnisse nur aufgrund restriktiver Ausnahmeregelungen,
- autofreie Sonntage,
- vorsorgende Maßnahmen des Gesundheitsschutzes und das Recht auf Arbeitsniederlegung bei hohen Ozon-Werten,
- Bereitstellung von Transportkapazitäten im Falle eines Ozonalarms.

Zu einem Vorsorgekonzept gehören u. a.:

- ein Tempolimit (30 km/h in Ortschaften, 80 km/h auf Landstraßen, 100 km/h auf Autobahnen),
- Erarbeitung eines Konzepts zur schrittweisen Reduktion der Verkehrsleistungen und gefahrenen km von Pkw/Lkw,
- schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer,
- strenge Abgasvorschriften für Pkw und Lkw,
- eine Raumordnungs- und Förderpolitik, die, wie von der Enquete-Kommission „Mobilität und Klima“ gefordert, die Verkehrsvermeidung in den Mittelpunkt stellt.

Bonn, den 21. Mai 1996

Gila Altmann (Aurich)

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