

## Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der 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. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit Jahren entstehen bei sommerlichen Schönwetterperioden stark erhöhte bodennahe Ozonkonzentrationen, die die Gesundheit der Menschen und die Umwelt schädigen.

Zu den besonders gefährdeten Personengruppen zählen Kinder, Allergiker und ältere Menschen. Allein in Deutschland gibt es über zwei Millionen Kinder, die gleichzeitig unter Allergie- und Asthmaerkrankungen leiden.

In Tierversuchen hat sich Ozon als krebserzeugend und genotoxisch erwiesen. Diese Forschungsergebnisse haben zur Folge, daß die MAK-Wertekommission Ozon noch in diesem Jahr als „begründet krebverdächtig“ einstufen wird.

Um die hohen, seit Jahren weiter ansteigenden Ozonbelastungen in den Sommermonaten zu verringern, ist ein großräumiges und länderübergreifendes Vorgehen erforderlich. Insbesondere müssen die Vorläufersubstanzen des bodennahen Ozons, flüchtige organische Verbindungen (VOC) und Stickoxide (NO<sub>x</sub>), großflächig vermindert werden. Im Jahresmittel haben 40 % der gesamten deutschen VOC-Emissionen und 57 % der NO<sub>x</sub>-Emissionen ihren Ursprung bei PKW und Nutzfahrzeugen. In Ballungsräumen betragen die NO<sub>x</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs während der für die Ozonproblematik ausschlaggebenden Sommermonate sogar über 90 %. Daher müssen Minderungsmaßnahmen vor allem im Verkehrssektor ansetzen.

Dazu gehört insbesondere die Neuordnung der Verkehrs- und Raumordnungspolitik zugunsten von Verkehrsvermeidung, die Veränderung der Benzinzusammensetzung und die Festlegung von Flottenverbrauchsregelungen für PKW mit dem Ziel, den Benzinverbrauch drastisch zu senken.

Kurzfristige Maßnahmen zur Verminderung der Ozonbelastung sollten auf folgenden großflächigen (mindestens ein Fünftel der Fläche Deutschlands) Eckwerten beruhen:

- Ab  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bodennahes Ozon: Information der Öffentlichkeit;
- ab  $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bodennahes Ozon: erste Stufe des Ozonalarms mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW auf Bundesautobahnen und 60 km/h für PKW und LKW außerorts; zusätzlich soll die Benutzung über acht Jahre alter besonders umweltschädlicher Fahrzeuge untersagt werden;
- ab  $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bodennahes Ozon: zweite Stufe des Ozonalarms mit flächendeckenden Fahrverboten für PKW ohne 3-Wege-Kat und für entsprechende Dieselfahrzeuge sowie für LKW, die nicht der Euronorm 1 entsprechen. Darüber hinaus sind Produktionseinschränkungen insbesondere bei Anlagen vorzusehen, die nicht mit fortschrittlichen Abgasreinigungssystemen ausgerüstet sind.

Die Übertragung der im Heilbronner Großversuch angewendeten Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr (Tempolimits und Fahrverbote) auf den Ballungsraum Berlin durch Messungen und Modellrechnungen hat gezeigt, daß eine signifikante Abnahme sowohl der Ozonvorläufersubstanzen wie auch die Ozonkonzentrationen selbst zu erwarten ist. Das belegt die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen von Tempolimits und Fahrverboten.

Der Vorschlag der Bundesregierung, auf Tempolimits ganz zu verzichten und erst ab  $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Fahrverbote auszusprechen, entspricht nicht der Notwendigkeit, ein weiteres Ansteigen der Ozonwerte zu begrenzen. Fahrverbote als einzige Maßnahme sind auch nicht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu vereinbaren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen:

1. Die Bevölkerung soll über mögliche gesundheitliche Auswirkungen auf besonders empfindliche Gruppen, wie zum Beispiel Kinder, Allergiker und ältere Menschen, ab  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bodennahes Ozon als Mittelwert einer Stunde informiert werden. Diesen Wert schlägt auch die Weltgesundheitsorganisation vor. Dazu muß die 22. BImSchV geändert werden, in der bisher dafür ein Wert von  $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$  festgeschrieben wird.
2. Maßnahmen bei erhöhten Ozonkonzentrationen.

Es soll ein zweistufiges Vorgehen mit folgenden Eckpunkten im Bundesimmissionsschutzgesetz festgeschrieben werden:

- a) Erste Stufe des Ozonalarms ab  $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bodennahes Ozon mit folgenden Konsequenzen:

Kraftfahrzeuge und Krafträder dürfen auf Autobahnen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h (PKW und Krafträder) bzw. 60 km/h (LKW) und auf anderen außerörtlichen Straßen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h fahren. Darüber hinaus ist die Benutzung von Kraftfahrzeugen ohne Abgaskatalysator, die vor dem 1. Januar des acht Jahre zurückliegenden Kalenderjahres erstmals zugelassen worden sind, untersagt.

Der Länderausschuß für Immissionsschutz (LAI) schlägt diese Maßnahmen auf der Basis detaillierter Untersuchungen der Prognos AG vor, um damit eine wesentliche Verminderung der Ozonvorläufersubstanzen zu erreichen. Soziale Härten können dadurch abgemildert werden, daß für etwa 400 DM ein unregelmäßiger Katalysator auch in die PKWs eingebaut werden kann, die ohne diesen Katalysator bei Stufe 1 des Ozonalarms nicht fahren dürften.

- b) Ozonalarm der Stufe 2 ab  $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bodennahes Ozon:

Maßnahmen im Verkehrsbereich:

Bei Überschreiten dieses Wertes gelten flächendeckende Fahrverbote für PKW ohne 3-Wege-Katalysator und alle nichtschadstoffarmen Diesel-PKW sowie für LKW, die nicht der Euronorm I entsprechen. Weiterhin dürfen Kraftfahrzeuge, die durch Elektro- oder Gasmotoren angetrieben werden, sowie Krafträder mit geregelterm 3-Wege-Katalysator fahren.

Gemäß dem Vorschlag des Länderausschusses für Immissionsschutz soll es begrenzte Ausnahmen geben für Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs, Mietomnibusse, Taxen und Mietwagen, für Krankenkraftwagen, für Arztwagen und Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich behindert sind, für Versorgungsfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs und der Eisenbahnen, der öffentlichen Energie- und Wasserversorgung, der Hausmüllentsorgung, wenn die Fahrten unaufschiebbar sind, für Fahrzeuge der Feuerwehr und der Einrichtungen des Katastrophenschutzes.

Im Einzelfall können die zuständigen Behörden auf Antrag Ausnahmen zulassen, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Interesse oder zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs oder zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen dringend geboten ist. Diese Ausnahmen sollen auf drei Jahre befristet werden.

Der von der Bundesregierung vorgeschlagene Ausnahmekatalog, der auch Berufspendler, Reiseverkehr und Motorräder sowie den Wirtschaftsverkehr umfaßt, durch-

löchert die vorgesehene Regelung und ist darüber hinaus in der Praxis nicht vollziehbar.

Das betroffene Gebiet für den Ozonalarm sollte mindestens ein Fünftel der Fläche der Bundesrepublik Deutschland umfassen.

Die Ergebnisse des Ozonversuchs von Neckars-Ulm/Heilbronn haben bewiesen, daß regional begrenzte Maßnahmen die Ozonkonzentrationen nicht ausreichend verringern können. Dies liegt u. a. daran, daß die Vorläufersubstanzen für bodennahes Ozon über weite Luftstrecken transportiert werden. Auf diese Weise werden die insbesondere in ländlichen Gebieten auftretenden hohen Ozonkonzentrationen vornehmlich durch die Verkehrsemissionen in Ballungsräumen verursacht. Es ist deshalb erforderlich, mindestens ein Fünftel der Fläche der Bundesrepublik Deutschland in den Ozonalarm einzubeziehen.

Industrielle Maßnahmen bei der zweiten Stufe des Ozonalarms:

Sowohl die NO<sub>x</sub>-Emissionen wie die VOC-Emissionen sollten um 40 % gesenkt werden. Dazu sind auch Produktionseinschränkungen vorzusehen. Hierfür sind die zuständigen Behörden der Länder aufgrund eines Erlasses angehalten, vorrangig die Anlagen zu überprüfen, die nicht mit fortschrittlichen Abgasreinigungssystemen ausgerüstet sind.

Darüber hinaus muß die Verwendung lösemittelhaltiger Farben und Lacke während der sommerlichen Ozonperioden eingeschränkt werden.

III. Maßnahmen, die überwiegend mittel- und langfristig wirken, aber von zentraler Bedeutung für eine dauerhafte Senkung bodennaher Ozonkonzentrationen sind:

- a) Ausbau von verkehrspolitischen Alternativen, insbesondere der öffentlichen Verkehrsangebote,
- b) Neuordnung der Verkehrs- und Raumordnungspolitik zugunsten von Verkehrsvermeidung,
- c) Verbot bzw. Begrenzung auf unter 1 % von Benzol im Benzin (in den USA seit langem Standard),
- d) Festlegung von Flottenverbrauchsregelungen mit dem Ziel, daß spätestens im Jahr 2005 der durchschnittliche Benzinverbrauch beim PKW bei 5 Liter/100 km liegt,
- e) Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundesautobahnen im Rahmen einer europäischen Harmonisierung,
- f) Verminderung der Ozonvorläufersubstanzen im Straßenverkehr durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene und die Wasserwege. Nach Erkennt-

nissen der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ besteht im Güterverkehr ein rechnerisches Verlagerungspotential von 150 bis 200 Mrd. t km für Strecken von mehr als 300 km Distanz.

Bonn, den 21. Juni 1995

**Rudolf Scharping und Fraktion**





