

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Peter Paziorek, Cajus Caesar, Marie-Luise Dött, Georg Girisch, Kurt-Dieter Grill, Helmut Lamp, Dr. Paul Laufs, Vera Lengsfeld, Bernward Müller (Jena), Franz Obermeier, Christa Reichard (Dresden), Dr. Christian Ruck, Hans Peter Schmitz (Baesweiler), Werner Wittlich und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Reduzierung von Ozonvorläufersubstanzen zur Bekämpfung des so genannten Sommersmogs**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Das so genannte Ozongesetz (§§ 40a ff. BImSchG) war befristet bis zum 31. Dezember 1999. Die von der Regierungskoalition in ihrer Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 beschlossene Novellierung der Sommermogverordnung steht immer noch aus.
2. In den letzten Jahren ist in Deutschland ein abnehmender Trend bei den Ozonspitzenkonzentrationen erkennbar. Der Ausstoß der Vorläufersubstanzen Stickoxide (No<sub>x</sub>) und flüchtige Kohlenwasser (VOC) ging von 1990 bis 1998 deutlich zurück. Bei No<sub>x</sub> um ca. 35 % und bei VOC um ca. 47 %. Bedeutende Emittenten der Vorläufersubstanzen sind der Verkehr (No<sub>x</sub>, NM-VOC) und die Verwendung von Lösemitteln der Industrie, Gewerbe und im Verbraucherbereich. Aus diesem Grund muss vor allem dafür Sorge getragen werden, in diesen Bereichen zu einer erheblichen Minderung der Schadstoffe zu gelangen.
3. Ein wesentliches Potenzial zur Emissionsminderung liegt im Verkehrsbereich. Darüber hinaus werden Ozonvorläufersubstanzen in relevanten Mengen beim Betrieb von industriellen und gewerblichen Anlagen, bei motorbetriebenen Geräten und Maschinen sowie bei der Anwendung von Lösungsmitteln und lösungsmittelhaltigen Produkten im industriellen, gewerblichen und privaten Bereich emittiert. Durch ein langfristiges, planvolles Vorgehen mit gezielten Maßnahmen können die Emissionen nachhaltig reduziert werden. Auch müssen die Instrumente wie Selbstverpflichtungen und ordnungsrechtliche Vorgaben sorgfältig auf ihren Nutzen hin zur Minderung von Ozonvorläufersubstanzen überprüft werden.
4. Die von den Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern im Bundesrat eingebrachten Anträge zeigen ganz wesentliche Schritte dazu auf, wie das Ziel einer dauerhaften Verbesserung der Luftqualität erreicht werden kann.

5. Vor diesem Hintergrund ist der Deutsche Bundestag der Auffassung, dass zur Reduzierung erhöhter Konzentrationen von bodennahem Ozon eine dauerhafte Senkung der Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen, der Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und der flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) erforderlich ist. Zur Erreichung dieses Ziels müssen ganzjährig und großflächig Maßnahmen ergriffen werden.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Zügige Umsetzung der „Richtlinie 1999/13/EG des Rates über die Begrenzung von Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen, die bei bestimmten Tätigkeiten und in bestimmten Anlagen bei der Verwendung organischer Lösungsmittel entstehen – VOC-Richtlinie“ in nationales Recht.

Die VOC-Richtlinie wurde im März 1999 verabschiedet und ist bis 1. April 2001 in nationales Recht umzusetzen. Die Umsetzung sollte jedoch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen, um die Wirkungen der Emissionsminderungen so früh wie möglich zu erreichen, zumal die einzusetzenden Techniken erprobt und verfügbar sind. Im Rahmen der Umsetzung sollten die Vorstellungen des Umweltbundesamtes, die z. T. eine Herabsetzung der Schwellenwerte für die Anwendung der VOC-Richtlinie vorsehen, berücksichtigt werden. Außerdem sind die vorgesehenen Sanierungszeiten für Altanlagen von bis zu 7 Jahren auf 4 Jahre zu verkürzen.

Als gleichwertige Alternative zu den technischen Maßnahmen zur Erhaltung von Grenzwerten sieht die Richtlinie als eigenverantwortliche Maßnahme der betroffenen Branchen die Erstellung eines Reduzierungsplans für den Lösungsmittelseinsatz vor. Hierzu müssen die Lösungsmittelgehalte der eingesetzten Produkte bekannt sein. Erforderlich ist daher eine Kennzeichnung ihres VOC-Gehaltes bezogen auf den Festkörpergehalt. Diese Angaben fehlen bisher, obwohl den Produktherstellern diese Daten vorliegen.

2. Neufestlegung des Standes der Technik für NO<sub>x</sub>-emittierende Großanlagen bei der Umsetzung der EU-Richtlinie für Großfeuerungsanlagen im Rahmen der Novellierung der 13. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz und bei der Konkretisierung und Umsetzung der IVU-Richtlinie (96/61/EG).

Der Stand der Technik ist bei der Umsetzung der künftigen EU-Richtlinie für Großfeuerungsanlagen in nationales Recht, die eine Novellierung der 13. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz bedingt, neu festzuschreiben. Für die übrigen Großemittenten (Glas- und Zementindustrie, Raffinerien) müssen die Anforderungen bei der Konkretisierung der IVU-Richtlinie (96/61/EG) und der diese Vorschrift konkretisierende BREFs sowie deren Umsetzung in nationales Recht berücksichtigt werden.

3. Einbringen anspruchsvoller, dem Stand der Technik entsprechender Grenzwerte für „mobile Geräte und Maschinen“ (z. B. Bagger, Kräne) sowie für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bei den Beratungen der einschlägigen Richtlinien auf europäischer Ebene.

Die Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Bekämpfung von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (Richtlinie „Mobile Maschinen und Geräte“) wurde am 16. Dezember 1997 verabschiedet. Die Kommission wird darin verpflichtet, dem Rat bis Ende 1999 Vorschläge für die Fortschreibung der Emissionswerte vorzulegen, die dieser dann bis Ende 2000 beschließen kann.

Die Reduzierung der Emissionen kann durch motortechnische Maßnahmen oder durch den Einsatz von Abgasreinigungsanlagen erfolgen. Ziel sollte sein,

dass neue mobile Maschinen und Geräte sobald als möglich den heutigen technischen Möglichkeiten zur Emissionsbegrenzung entsprechen. Ohne belastende Eingriffsregelungen soll im Rahmen der Ersatzbeschaffung von mobilen Maschinen und Geräten sowie motorbetriebenen Kleingeräten mittelfristig eine Begrenzung der Schadstoffemissionen herbeigeführt werden.

#### 4. Zügige Umsetzung nachfolgender Einzelmaßnahmen:

- Anreize zur Förderung der vorzeitigen Stilllegung hochemittierender Pkw.

Altfahrzeuge tragen zu über 50 % zu den Pkw-Emissionen bei. Daher ist die bereits im Kraftfahrzeugsteuergesetz eingeführte emissionsabhängige Steuerspreizung noch stärker zu differenzieren, um weitere Anreize zur vorzeitigen Stilllegung hochemittierender Altfahrzeuge und zur frühestmöglichen Anschaffung von EURO4-Fahrzeugen zu schaffen.

Gleichzeitig wird die Bundesregierung aufgefordert, in der EU darauf hinzuwirken, dass vergleichbare emissionsabhängige Anreize auch in anderen Ländern der Gemeinschaft eingeführt werden.

- Verstärkte Differenzierung der emissionsabhängigen Steuerspreizung für schwere Nutzfahrzeuge.

Mit der am 16. Februar 2000 veröffentlichten Richtlinie 1999/96/EG vom 13. Dezember 1999 („LKW-Richtlinie“) stehen die EU-einheitlichen Grenzwertstufen EURO III (2000/2001) und EURO IV 1. Stufe (2005/2006) und 2. Stufe (2008) sowie die Grenzwerte für besonders schadstoffarme Lkw (EEV) als Basis für steuerliche Anreizsysteme zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist bei schweren Nutzfahrzeugen die bereits eingeführte emissionsabhängige Steuerspreizung zur erweitern und stärkere Anreize für eine frühzeitige Berücksichtigung künftiger Abgasstufen im Zusammenhang mit Neukauffristen zu schaffen.

- Prüfung der Effizienzsteigerung der Abgasuntersuchung durch Anpassen der Prüfwerte.

Bei der regelmäßigen Abgasuntersuchung wird überprüft, ob die emissionsmindernden Bauteile (im Wesentlichen: Katalysator,  $\lambda$ -Sonde und Regelung) noch wirken. Die für diese Abgasuntersuchung herstellerseitig festgelegten Prüfwerte entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Dies wird auch von der Automobilindustrie bestätigt. Sie sind daher anzupassen. Diverse Arbeitsgruppen beschäftigen sich bereits auf nationaler und EU-Ebene mit der Frage einer Effizienzsteigerung der Abgasuntersuchung. Diese Bestrebungen sind von der Bundesregierung zu unterstützen und zu beschleunigen.

- Die Überführung der gewichtsabhängigen Besteuerung für leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t in eine emissionsabhängige Kfz-Steuer.

Pkw und Nutzfahrzeuge über 3,5 t werden emissionsorientiert besteuert. Dagegen werden Nutzfahrzeuge unter 3,5 t rein gewichtsabhängig besteuert. Es ist zu prüfen, in welcher Form auch leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t in das emissionsorientierte Kfz-Steuersystem eingebunden werden.

- Einbringen schärferer Grenzwerte und eines neuen europäischen Fahrzyklus für die Typprüfung von Motorrädern im Rahmen der Fortschreibung der Motorrad-Richtlinie der EU.

Motorräder weisen trotz ihrer geringen Fahrleistung sehr hohe Emissionen auf und erbringen ihre Höchstfahrleistung in den ozonrelevanten Sommermonaten. Daher sind die Bemühungen der Bundesregierung zu

intensivieren, im Rahmen der Fortschreibung der Motorradrichtlinie der EU zügig schärfere Abgasgrenzwerte einzuführen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die emissionsseitigen Anforderungen an Motorrädern – unter Zugrundlegung eines motorradspezifischen Fahrzyklus – an denen für Pkw orientieren.

- Einführung einer emissionsabhängigen Kfz-Steuer und einer Abgasuntersuchung für motorisierte Zweiräder.

Im nationalen Steuerrecht sind Anreize für schadstoffarme Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen zu schaffen. Auch ist für diese Zweiräder eine Abgasuntersuchung einzuführen.

- Die nationalen steuerlichen Maßnahmen müssen insgesamt aufkommensneutral ausgestaltet werden.

5. Initiative innerhalb der EU zur Minderung der Emissionen von Kleinmotoren (z. B. Einsatz in Motorsägen, Rasenmähern u. ä.).

Kleinere Maschinen und Geräte wie Rasenmäher, Motorsensen und Motorsägen mit Verbrennungsmotoren verursachen im Vergleich zu Pkw mit geregelter Katalysator ein Vielfaches der Emissionen an Kohlenwasserstoffen. Bisher gibt es jedoch keine Emissionsbegrenzungen für Kleinmotoren. Der vielfache Gebrauch und Einsatz dieser Geräte und die hohen Emissionen erfordern daher Maßnahmen auf diesem Gebiet.

Die Reduzierung der Emissionen kann durch motortechnische Maßnahmen oder durch den Einsatz von Abgasreinigungsanlagen erfolgen. Ziel sollte sein, dass neue mobile Maschinen und Geräte sobald als möglich den heutigen technischen Möglichkeiten zur Emissionsbegrenzung entsprechen. Ohne belastende Eingriffsregelungen soll im Rahmen der Ersatzbeschaffung von mobilen Maschinen und Geräten sowie motorbetriebenen Kleingeräten mittelfristig eine Begrenzung der Schadstoffemissionen herbeigeführt werden.

6. Initiative innerhalb der EU zur Begrenzung des VOC-Gehalts von Produkten, die im industriellen und gewerblichen Bereich eingesetzt werden, sowie bei Konsumgütern.

Zur Reduzierung der VOC-Emissionen aus dem industriellen, gewerblichen und privaten Bereich muss auch der Lösungsmittelgehalt der zur Verfügung stehenden Produkte und Konsumgüter gesenkt werden. Dies geschieht z. B. durch Substitution der organischen Lösungsmittel, z. B. in Lacken, in anderen Beschichtungsmitteln sowie Reinigungs- und Pflegemitteln. Daher müssen lösungsmittelarme Produkte in einem breiten Anwendungsbereich angeboten werden. Die dauerhafte Reduzierung des Lösungsmittelanteils gelingt lediglich durch Produktvorschriften. Eine Beschränkung des VOC-Gehalts in Produkten ist daher erforderlich.

**Dr. Peter Paziorek**

**Cajus Caesar**

**Marie-Luise Dött**

**Georg Girisch**

**Kurt-Dieter Grill**

**Helmut Lamp**

**Dr. Paul Laufs**

**Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion**

**Vera Lengsfeld**

**Bernward Müller (Jena)**

**Franz Obermeier**

**Christa Reichard (Dresden)**

**Dr. Christian Ruck**

**Hans Peter Schmitz (Baesweiler)**

**Werner Wittlich**