

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Horst Friedrich (Bayreuth), Hildebrecht Braun (Augsburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/3598 –**

Dauerhafte Absenkung der Grundlast bei Ozonvorläufersubstanzen

Ozon und andere Photooxidantien entstehen aus Stickstoffoxiden (NO_x und flüchtigen Kohlenwasserstoffen – VOC –) unter dem Einfluss von Sonneneinstrahlung. Stickstoffoxide stammen zum überwiegenden Teil aus dem Verkehrsbereich. Hierzu tragen Pkw und Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse) erheblich bei, vor allem ältere Fahrzeuge ohne moderne Abgasminderungstechnik.

Die noch von der alten Bundesregierung verabschiedete Sommersmoggesetzregelung ist Ende 1999 ausgelaufen; eine Anschlussregelung dazu existiert nicht. Die Bundesregierung hat erst vor einigen Tagen ein Programm beschlossen, mit dem sie den Ausstoß der Stoffe, die an heißen Tagen zur Bildung von Sommersmog führen, senken will. Allerdings enthält die ausgelaufene Sommersmogregelung der früheren Bundesregierung schärfere Regelungen als die Vorlage der rot-grünen Koalition. Beispielsweise waren dort bei Ozonkonzentrationen von mehr als 240 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft Fahrverbote für Fahrzeuge ohne Katalysator vorgesehen.

Die Maßnahmen der Regierungskoalition wurden deshalb unter anderem von Umweltverbänden als unzureichend kritisiert. Tatsächlich kann nur eine dauerhafte Absenkung der Ozonvorläufersubstanzen aus Straßenverkehr und Industrie im Rahmen eines Gesamtkonzepts zur nachhaltigen Absenkung der Grundlast das Problem lösen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 30. Juni 2000 übermittelt.

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

1. Welche Menge an Ozonvorläufersubstanzen wurde in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren insgesamt emittiert und wie verteilen sich diese Emissionen regional sowie zwischen den beteiligten Industrien und dem Verkehr?

Die wichtigsten Ozonvorläufersubstanzen sind Stickstoffoxide (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen ohne Methan (NMVOC). Im Auftrag der Bundesregierung erstellt das Umweltbundesamt jährlich Übersichten (Tabellen 1 und 2) mit der Emissionsentwicklung, getrennt nach Verursachergruppen (Industrie, Verkehr etc.) für die beiden Stoffe. Ende der 80er Jahre erreichten die Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen mit je über 3 000 Kilotonnen pro Jahr ihr Maximum; zwischenzeitlich sind sie auf je ca. 1 600 Kilotonnen pro Jahr (Schätzwert für 2000) deutlich zurückgegangen.

Nähere Angaben über die regionale Verteilung der Emissionen liegen der Bundesregierung nicht vor. Jedoch dürften wichtige Anhaltspunkte hierfür die Industrie-, Verkehrs- und Einwohnerdichte darstellen.

Tabelle 1: Emissionsentwicklung von Stickstoffoxiden (als NO₂) von 1970 bis 1998 nach Sektoren (in Kilotonnen)

	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Straßenverkehr	619	1163	1279	1226	1186	1140	1063	1029	961	909	856
übriger Verkehr	292	294	265	244	229	233	230	219	207	214	220
Kraft- und Fernheizwerke	801	1026	576	523	451	400	345	342	344	329	330
Industriefeuerungen	696	569	385	320	279	258	250	244	234	237	221
Haushalte	120	123	106	104	96	103	98	98	112	106	103
Kleinverbraucher	92	97	67	61	51	48	42	43	48	39	38
Industrieprozesse	74	62	31	24	19	15	14	15	13	13	13
NO_x gesamt	2694	3334	2709	2501	2311	2198	2042	1989	1919	1836	1780

Quelle: Umweltbundesamt, Angaben ab 1995 vorläufig

Tabelle 2: Emissionsentwicklung von flüchtigen organischen Verbindungen ohne Methan (NMVOC) von 1970 bis 1998 nach Sektoren (in Kilotonnen)

	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Lösemittelverwendung	1180	1266	1160	1134	1090	1090	1090	1050	1010	1010	1000
Straßenverkehr	911	1265	1459	1144	978	830	687	617	545	468	409
übriger Verkehr	132	133	75	64	58	58	57	54	50	52	53
Industrieprozesse	432	206	153	136	130	129	132	129	126	126	126
Gewinnen/Verteilen v. Brennstoffen	133	204	220	198	181	121	99	43	42	42	42
Haushalte	146	109	129	97	81	78	73	65	67	61	56
Industriefeuerungen	21	18	12	10	9	8	8	8	8	8	8

	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Kraft- und Fernheizwerke	10	12	8	8	7	7	7	7	7	6	6
Kleinverbraucher	12	11	9	7	6	6	5	5	5	5	5
NMVOC gesamt	2977	3224	3225	2798	2540	2327	2158	1980	1861	1779	1705

Quelle: Umweltbundesamt, Angaben ab 1995 vorläufig

2. Welches Potential sieht die Bundesregierung für eine Absenkung der Emissionen von Ozonvorläufersubstanzen im Bereich der beteiligten Industrien und des Verkehrs?

Aufgrund der in Deutschland bereits eingeleiteten und verbindlich beschlossenen Maßnahmen werden sich die Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen NO_x und NMVOC von heute bis zum Jahre 2010 um insgesamt jeweils ca. 600 Kilotonnen weiter deutlich reduzieren.

Trotz dieser positiven Entwicklung reichen die aufgrund der bisherigen Maßnahmen zu erwartenden Emissionsreduzierungen zur Lösung des Ozonproblems noch nicht aus. Die Bundesregierung hat deshalb am 17. Mai 2000 ein Sofortprogramm zur Verminderung der Ozonbelastung beschlossen (Bundratsdrucksache 307/00 (neu)). Das Sofortprogramm umfasst eine Reihe von dauerhaften Maßnahmen zur beschleunigten Reduzierung der Ozonvorläufersubstanzen, insbesondere im Verkehrsbereich sowie bei der Verwendung von Lösemitteln. Dieses anspruchsvolle Programm wirkt während des gesamten Sommers im ganzen Bundesgebiet und ist somit zeitlich befristeten und örtlich begrenzten Maßnahmen überlegen.

Die Bundesregierung hat das Emissionsminderungspotential des Sofortprogramms für die Ozonvorläufersubstanzen vom Umweltbundesamt grob abschätzen lassen. Da noch nicht alle Randbedingungen der einzelnen Maßnahmen festgelegt sind, haben die Schätzungen noch vorläufigen Charakter. Danach wird das Sofortprogramm die Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen NO_x und NMVOC bis zum Jahre 2005 um jeweils ca. 75 Kilotonnen zusätzlich zum prognostizierten Trend absenken. Durch bereits eingeleitete und verbindlich beschlossene Maßnahmen (Trend) werden diese Emissionen bis 2005 um jeweils ca. 250 Kilotonnen verringert. Zusammen mit dem Sofortprogramm ist somit eine Reduzierung von jeweils ca. 325 Kilotonnen zu erwarten. Das bedeutet eine Verstärkung des abnehmenden Trends durch das Sofortprogramm um etwa 30 %.

3. Mit Hilfe welcher konkreten Maßnahmen und innerhalb welches zeitlichen Rahmens gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, dass der gegenwärtige Bestand von 6,3 Millionen Altfahrzeugen ohne moderne Abgasminderungstechnik entweder mit Katalysatoren nachgerüstet oder stillgelegt wird?

Die Bundesregierung hat eine weitere Spreizung der Kfz-Steuer für Pkw beschlossen, die dem genannten Ziel dient. Sie erwartet einen Rückgang der von den Altfahrzeugen ausgehenden Emissionen von Ozonvorläufersubstanzen bis 2002 um mehr als 50 % gegenüber heute und bis 2005 um mehr als 85 %.

4. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, die Emissionsbelastung durch den Straßenverkehr langfristig zu vermindern, indem Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses – beispielsweise im Sinne eines modernen Verkehrsmanagements und einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur – ergriffen werden, um den Stop-and-go-Verkehr und Verkehrsstauungen zu vermindern und dadurch den Kraftstoffverbrauch zu senken?

Eine Senkung der Ozonvorläufersubstanzen aus dem Straßenverkehr wird vor allem durch technische Maßnahmen am Fahrzeug selbst angestrebt.

Mit dem Einsatz von Telematiksystemen sowie von modernen Logistik- und Flottenmanagementsystemen kann je nach Ausgestaltung der Verkehrsfluss verbessert und je nach Situation auch der Kraftstoffverbrauch gemindert werden. Zur Reduzierung der Ozonvorläufersubstanzen durch diese Systeme, insbesondere der Stickstoffoxide, kommt es darauf an, dass mit dem Einsatz dieser Systeme ein optimaler Verkehrsfluss angestrebt wird. Allerdings müssen die durch eine Verflüssigung des Verkehrs entstehenden zusätzlichen Emissionen infolge höheren Verkehrsaufkommens gegengerechnet werden.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, Emissionsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr mittels einer Veränderung der damit verbundenen steuerlichen Anreize zu senken, indem beispielsweise die steuerliche Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale umgewandelt sowie die Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer umgelegt wird?

Die Bundesregierung strebt – wie in der Koalitionsvereinbarung zum Ausdruck gebracht – die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine Entfernungspauschale an.

Die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer trägt aus Sicht der Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht dazu bei, die Emissionsbelastungen zu reduzieren. Die Frage der Umlegung wird jedoch Teile einer Überprüfung sein, welche die Bundesregierung nach Artikel 6 des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes aus dem Jahre 1997 vornehmen wird. Die Kraftfahrzeugsteuer ist heute weitgehend nach Emissionsgruppen gestaffelt und sehr gut geeignet, einen steuerlichen Anreiz für die Herstellung und den Erwerb von schadstoffarmen Kfz zu geben. Fahrzeughalter werden veranlasst, emissionsintensive Kfz umzurüsten oder früher aus dem Verkehr zu nehmen. Die beschlossene Spreizung soll dieses Instrument weiter verbessern. Dies leistet die Mineralölsteuer nach Auffassung der Bundesregierung nicht.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, durch eine Absenkung des Aromatengehalts in Ottokraftstoffen zu einer Reduzierung der Ozonvorläufersubstanzen zu gelangen?
7. Bestehen (europa-)rechtliche Bedenken gegen die unverzügliche Einführung und steuerliche Förderung aromatenarmer Kraftstoffe?
8. Gedenkt die Bundesregierung Maßnahmen zur Einführung und steuerlichen Förderung aromatenarmer Kraftstoffe zu ergreifen?
9. Wenn ja: Um welche konkreten Maßnahmen handelt es sich dabei?
10. Wenn nein: Welche Überlegungen sind für diese Entscheidung der Bundesregierung maßgeblich?

Zur Ozonminderung müssen die Ozonvorläuferstoffe gemindert werden. Die weitere Absenkung des Aromatengehaltes in Ottokraftstoffen ist dafür keine geeignete Maßnahme. Durch steuerliche Förderung ab dem 1. November 2001 führt die Bundesregierung jedoch schwefelarme Kraftstoffe beschleunigt ein. Der EU-Termin dafür ist erst der 1. Januar 2005. Damit werden die Ozonvorläuferemissionen der benzinbetriebenen Katalysatorfahrzeuge schätzungsweise um bis zu 30 % gesenkt.

Ziel der Bundesregierung ist darüber hinaus die Einführung schwefeldreier Kraftstoffe, die ab dem 1. Januar 2003 steuerlich gefördert werden sollen. Damit übernimmt die Bundesregierung eine Vorreiterrolle in Europa. Nach kalifornischen Erfahrungen führt der Übergang von schwefelarmen zu schwefeldreien Kraftstoffen zu einer weiteren NO_x-Minderung von 21 % und einer weiteren Kohlenwasserstoffminderung von 13 % bei den mit Ottomotor betriebenen Kraftfahrzeugen.

11. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung den Bahnen und dem öffentlichen Personennahverkehr bei, um verkehrsbedingte Emissionen durch ein diesbezüglich leistungsfähiges Angebot zu vermindern und welche Handlungsmöglichkeiten sieht sie?

Die Bundesregierung sieht in einem leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einen unverzichtbaren Beitrag zu einer umweltverträglichen Lösung der gegenwärtigen und zukünftigen Mobilitätsansprüche in Städten und Gemeinden. Sie wird auch zukünftig Länder und Gemeinden bei der Weiterentwicklung des ÖPNV unterstützen. Das finanzielle Engagement des Bundes zur Förderung des ÖPNV liegt bereits heute mit jährlich mehr als 15 Mrd. DM auf hohem Niveau.

Bereits heute kommt dem ÖPNV eine Schlüsselrolle in unserem Verkehrssystem zu. So werden täglich 26 Millionen Fahrgäste mit Bussen und Bahnen befördert, das sind rd. 18,5 Millionen eingesparte Pkw-Fahrten. Damit tragen Busse und Bahnen ganz wesentlich zur Entlastung der Umwelt in allen Bereichen, auch zur Reduzierung ozonrelevanter Emissionen, bei.

Die Bundesregierung hat ihre Vorstellungen hinsichtlich der Zukunft des ÖPNV in ihren „Eckpunkten für einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr“ vom 24. Mai 2000 dargelegt, die der Öffentlichkeit bereits vorgestellt worden sind. Auf dieser Grundlage werden zurzeit Gespräche mit den Ländern und den hauptbeteiligten Verbänden und Organisationen geführt. Ziel ist es, die bereits hohen Qualitätsstandards im Bereich des ÖPNV weiter zu steigern und den Bürgerinnen und Bürgern eine noch attraktivere Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu geben.

12. Wie hoch sind die gegenwärtigen Belastungen, welche dem öffentlichen Personennahverkehr und den Bahnen aufgrund der so genannten Öko-steuer entstehen?

Für die ÖPNV-Unternehmen ergibt sich nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aus der höheren Mineralöl- und Strombesteuerung im Rahmen der ökologischen Steuerreform ab dem Jahr 2003 eine Nettobelastung von rd. 150 Mio. DM jährlich.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG steigt deren Nettobelastung nach Abzug der Einsparungen bei den Lohnnebenkosten ab dem Jahr 2003 auf jährlich rd. 314 Mio. DM.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Deutsche Bahn AG und der ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr durch die ökologische Steuerreform an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen werden, da sich beim Individualverkehr die Erhöhung der Mineralölsteuer aufgrund des bei ihm höheren Energiekostenanteil deutlich stärker auswirken wird.

13. Mit Hilfe welcher konkreten Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, dass die Emissionsreduktionen des Nutzfahrzeugverkehrs in Deutschland bis zum Jahre 2010 nicht unter den in der europäischen NEC-Direktive geforderten Reduktionen liegen?

Über den Kommissionsvorschlag aus dem Jahre 1999 für eine Richtlinie über nationale Emissionshöchstgrenzen für bestimmte Luftschadstoffe (NEC-Richtlinie) wird zurzeit im Europäischen Parlament und im Rat verhandelt. Zielsetzung des Richtlinienvorschlags ist es, einen ersten Schritt zur dauerhaften Reduzierung des Säure- und Nährstoffeintrags in Ökosysteme und der bodennahen Ozonkonzentrationen zu tun. Dazu legt die Richtlinie nationale Emissionsobergrenzen für die Luftschadstoffe Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, Ammoniak und VOC fest, die ab dem Jahre 2010 nicht mehr überschritten werden dürfen.

Die NEC-Richtlinie enthält selbst keine Emissionsminderungsziele für einzelne Verursachergruppen. Die Emissionsreduktionen des Nutzfahrzeugverkehrs werden mit dazu beitragen, diese Obergrenzen einzuhalten. Bei der Festlegung von Grenzwerten für Fahrzeuge richtet sich die Bundesregierung nach dem Stand der Technik.

14. Mit Hilfe welcher konkreten Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, dass auch Maschinen im Off-Road-Bereich mit einer modernen Abgasnachbehandlung ausgerüstet werden?

Insbesondere auf Drängen der Bundesregierung wird die EU-Kommission im Sommer dieses Jahres einen Vorschlag für Regelungen zur Begrenzung der Emissionen auch von kleinen mobilen Maschinen und Geräten vorlegen sowie im nächsten Jahr eine Fortschreibung der bestehenden Regelungen für größere Maschinen und Geräte vornehmen.

15. Wie gedenkt die Bundesregierung die erforderlichen Abstimmungen auf europäischer Ebene voranzubringen, um die Beschlusslage des Deutschen Bundestages zur geplanten Kerosinabgabe wirksam umzusetzen?

Die EU-Kommission hat in ihrer Mitteilung vom 2. März 2000 zur Besteuerung von Flugkraftstoff auf die Möglichkeiten der Einführung einer Kerosinsteuer im Luftverkehr hingewiesen. Hiermit hat sich der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister am 13. März 2000 befasst und Prüfungsaufträge vergeben. Die Bundesregierung wird mit Frankreich, das im kommenden Halbjahr die EU-Ratspräsidentschaft inne haben wird, Kontakt aufnehmen, um eine zügige Beratung der Frage der Kerosinbesteuerung in der EU zu erreichen.

Darüber hinaus werden in der EU und im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) auch andere ökonomische Maßnahmen, z. B. Flugstrecken bezogene Umweltabgaben, geprüft. Die Arbeiten auf EU-Ebene werden jedoch unabhängig von den Aktivitäten auf ICAO-Ebene vorangetrieben mit dem Ziel, schneller zu Ergebnissen zu gelangen.

16. Wie steht die Bundesregierung zu den europäischen Direktiven zur Verbesserung der Luftqualität in Europa?

Die Bundesregierung begrüßt nachdrücklich die Richtlinien zur Verbesserung der Luftqualität in Europa und setzt sich bei den Verhandlungen im Rat für anspruchsvolle Grenzwerte ein. Zentrale Regelung ist die Richtlinie 96/62/EG vom 27. September 1996 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität. Sie setzt die Rahmenbedingung für die Festlegung konkreter Luftqualitätsziele in neu zu erlassenden Richtlinien für die Gemeinschaft.

Relevant für die Absenkung der Ozonvorläufersubstanzen sind vor allem die bereits verabschiedete Richtlinie 99/30/EG vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei sowie der Kommissionsvorschlag für eine Richtlinie über den Ozongehalt der Luft, über den zurzeit verhandelt wird. Von großer Bedeutung in diesem Zusammenhang ist auch der bereits erwähnte Kommissionsvorschlag aus dem Jahre 1999 für eine Richtlinie über nationale Emissionshöchstgrenzen für bestimmte Luftschadstoffe (NEC-Richtlinie). Am 22. Juni 2000 einigte sich der EU-Umweltministerrat auf einen gemeinsamen Standpunkt. Die Richtlinie wird dazu führen, dass in allen EU-Staaten die Ozonvorläufersubstanzen deutlich reduziert werden.

Denn nur mit gemeinsamen Anstrengungen aller europäischen Staaten wird es gelingen, den Kampf gegen den Sommersmog zu gewinnen und die Zielwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Ökosysteme einzuhalten.

17. Wie und bis zu welchem Zeitpunkt gedenkt die Bundesregierung, die EU-Richtlinie über die Begrenzung von Emissionen organischer Verbindungen in bestimmten Industrieanlagen (EU-VOC-Lösemittelrichtlinie) in nationales Recht umzusetzen?

Wie mit dem Sofortprogramm zur Verminderung der Ozonbelastung beschlossen, wird die Bundesregierung die Richtlinie 1999/13/EG des Rates vom 11. März 1999 über die Begrenzung von Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen, die bei bestimmten Tätigkeiten und in bestimmten Anlagen bei der Verwendung organischer Lösungsmittel entstehen, zügig und noch vor Ablauf der Umsetzungsfrist (1. April 2001) in nationales Recht umzusetzen. Die Umsetzung soll durch eine auf die Ermächtigungsvorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gestützte Artikelverordnung mit weitergehenden nationalen Anforderungen erfolgen.

18. Stimmt die Bundesregierung der Überlegung zu, dass die Ozonbildung ein Phänomen ist, welches nicht an Landesgrenzen haltmacht und dass deshalb grenzüberschreitende Maßnahmen zur Emissionsminderung erforderlich sind?

Die Ozonbildung erfolgt in Zentraleuropa sehr großräumig und macht nicht vor Landesgrenzen halt. Zu den Ozonkonzentrationen in Deutschland tragen nicht nur nationale Quellen bei. Verantwortlich sind zu jeweils etwa einem Drittel folgende Quellen:

1. die natürliche und die anthropogene Hintergrundbelastung,
2. die Belastung durch importierte Emissionen aus den Nachbarstaaten und
3. die nationalen Emissionen.

Die Bundesregierung setzt sich deshalb in den europäischen Gremien energisch für europaweite Maßnahmen zur Emissionsminderung ein.

19. Beabsichtigt die Bundesregierung, grenzüberschreitende Maßnahmen zur Verminderung der Emission von Ozonvorläufersubstanzen auf den Weg zu bringen und um welche konkreten Maßnahmen handelt es sich dabei gegebenenfalls?

Grenzüberschreitende Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung besonders dann erfolgreich, wenn sie europaweit angegangen und harmonisiert werden. Dadurch wird eine Vielzahl von Schadstoffverursachern eingebunden und Wettbewerbsverzerrungen werden weitgehend vermieden. Die Bundesregierung setzt sich nicht nur – wie bereits ausgeführt – in der EU, sondern auch im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN ECE), der fast alle west- und osteuropäischen Staaten sowie USA und Kanada angehören, für gemeinsame Maßnahmen ein. Am 1. Dezember 1999 wurde in Göteborg von Deutschland und zahlreichen weiteren Mitgliedstaaten das UN ECE-Protokoll zur Bekämpfung der Versauerung, Eutrophierung und Ozon gezeichnet. Das Protokoll dient, wie auch die EU-NEC-Richtlinie (s. Antwort zu Frage 16), der dauerhaften Reduzierung des Säure- und Nährstoffeintrags in Ökosysteme und der bodennahen Ozonkonzentrationen. Es enthält als zentrale Regelung ebenfalls länderspezifische Emissionsobergrenzen für Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, Ammoniak und VOC, die bis zum Jahre 2010 einzuhalten sind, und

wird zusammen mit der NEC-Richtlinie zu einer fühlbaren Verringerung der Ozonbelastungen in Europa führen.

Auch in ihrem Sofortprogramm zur Verminderung der Ozonbelastung hat die Bundesregierung deutlich gemacht, dass europaweite Ansätze unabdingbar sind, indem sie nachstehend aufgeführte Initiativen beschlossen hat:

1. Initiative zur EU-weiten Einführung des Katalysators zur Erstickung oder einer gleichwertigen Technik für mit Dieselmotoren betriebene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge,
 2. Initiative zur EU-weiten Einführung anspruchsvoller Abgasgrenzwerte für Motorräder,
 3. Initiative zur EU-weiten Besteuerung des Flugbenzins,
 4. Initiative zur Einführung emissionsbezogener Landegebühren in Abstimmung mit den Nachbarländern,
 5. Initiative innerhalb der EU zur Kennzeichnung und Begrenzung des VOC-Gehalts von Produkten, die z. B. im Handwerk oder in Kleinanlagen (soweit nicht von der Lösemittelrichtlinie erfasst) eingesetzt werden,
 6. Initiative für anspruchsvolle Grenzwerte innerhalb der EU zur Minderung der Emissionen von mobilen Geräten und Maschinen sowie von Kleinmotoren (z. B. in Motorsägen, Rasenmähern) sowie Initiative für die Kennzeichnung schadstoffarmer Geräte.
20. Welche unmittelbar wirksamen Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen um sicherzustellen, dass die kurzfristige Regelungslücke geschlossen wird, welche durch das Auslaufen der Sommersmogverordnung entstanden ist?

Zeitgleich mit der Vorstellung ihres Sofortprogramms zur Verminderung der Ozonbelastung hat die Bundesregierung auch deutlich gemacht, dass dieses anspruchsvolle Programm während des gesamten Sommers im gesamten Bundesgebiet wirkt und somit zeitlich befristeten und örtlich begrenzten Maßnahmen überlegen ist. Das Sofortprogramm stellt die Politik zur Verminderung der Ozonbelastung auf eine solide Basis – eine Bewertung, welche die Ende letzten Jahres ausgelaufene Regelung aufgrund zahlreicher Mängel nicht für sich in Anspruch nehmen konnte.

Zusätzlich zu den dauerhaften Maßnahmen des Sofortprogramms prüft die Bundesregierung Kurzfristmaßnahmen, die verhältnismäßig sind und die ohne gesetzliche Beschränkungen auskommen. Gedacht ist hierbei in erster Linie an die Einführung eines „Ozon-Tickets“, um den ÖPNV zu verbilligen und damit attraktiver zu machen. Es geht darum, für den Autofahrer einen Anreiz zum freiwilligen Umstieg zu schaffen. Damit wird über die verminderte Kraftfahrzeugnutzung eine Emissionsreduzierung der Ozon-Vorläufersubstanzen erreicht werden.

