

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Verkehrsministeriums

**Sofortmaßnahmen zur Reduzierung der Ozonkonzentrationen
in Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I.

auf der Grundlage von § 40 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz umgehend eine Verordnung zur Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Ozon zu erlassen, die auf folgende Eckpunkte aufbaut:

1. Werden beim Vorhandensein austauscharmer Wetterlagen in den Monaten April bis Oktober an mindestens drei Meßstationen des Landes Konzentrationswerte für Ozon von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft als Einstundenmittelwert erreicht bzw. überschritten, ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde verpflichtet, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 90 km/h auf allen baden-württembergischen Straßen anzuordnen. Niedrigere Geschwindigkeitsbeschränkungen bleiben hiervon unberührt.
2. Die Geschwindigkeitsbeschränkung und deren Aufhebung treten mit der Bekanntgabe in Rundfunk und Fernsehen in Kraft. Die Gebietskörperschaften sind verpflichtet, durch das Anbringen entsprechender Hinweistafeln die Verkehrsteilnehmer auf die Geschwindigkeitsbegrenzung aufmerksam zu machen.
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist aufzuheben, wenn nach den meteorologischen Erkenntnissen des Deutschen Wetterdienstes die Gefahr austauscharmer Wetterlagen nicht mehr besteht. Sie ist ferner aufzuheben, wenn für einen Zeitraum von 24 Stunden an keiner Meßstation der Ozonkonzentrationswert von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft überschritten worden ist.

II.

eine Initiative im Bundesrat einzubringen mit dem Ziel, ab 1994 in den Monaten April bis Oktober jeweils einen autofreien Sonntag pro Monat einzuführen.

23. 06. 93

Kuhn
und Fraktion

Begründung

„Die Menschen und
die übrigen Lebewesen
leben durch Einatmung der Luft.
Dies ist in Seele und Geisteskraft
und wenn dies sich lostrennt,
dann sterben sie und
die Geisteskraft geht aus.“

(Diogenes, aus Appolonia)

Die während der Sommermonate festzustellende Grundbelastung durch Ozon hat sich in Baden-Württemberg seit der Jahrhundertwende von etwa 20 µg bis heute auf rund 180 µg/m³ Luft vervierfacht. Die mittlerweile gemessenen Spitzenwerte lagen dieses Jahr ebenso wie in den vergangenen Jahren bei weit über 300 µg Ozon/m³ Luft. Gleichzeitig vermehrte sich die Anzahl der Tage mit einer von der Umweltministerkonferenz als kritisch angesehenen Ozonkonzentration von mehr als 180 µg/m³ Luft in besorgniserregender Weise, so daß in den Monaten April bis Oktober schon mehr als die Hälfte der Sonnentage als stark ozonbelastet eingestuft werden müssen. Die Meßergebnisse in den ersten sonnigen Monaten dieses Jahres deuten darauf hin, daß die gefährlichen Ozonkonzentrationen an Häufigkeit und Höhe weiter stark anwachsen werden.

In dieser Situation reicht es nicht aus, die beschriebene Misere lediglich zu analysieren oder weiter zu verwalten und allenfalls die betroffene Bevölkerung über die neuen Gesundheitsrisiken aufzuklären sowie Verhaltensmaßregeln zu empfehlen. Es kann auch nicht abgewartet werden, bis alle Entstehungsbedingungen und weiteren Besonderheiten des Sommersmogs (z. B. Anteil der lokalen Einflüsse) mittels Gutachten oder großangelegter Versuche, wie zum Beispiel in Heilbronn vorgesehen, restlos aufgeklärt sind und in umweltpolitische Initiativen auf Bundes- und EG-Ebene einmünden.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, daß der motorisierte Straßenverkehr mit seinen hohen Zuwachsraten und dem dadurch verursachten Ausstoß an Schadstoffen einen entscheidenden Anteil an der Ozonentstehung hat - die beiden Vorläufersubstanzen Stickoxide und Kohlenwasserstoffe stammen zu mehr als 70 % bzw. 50 % aus den Kfz-Abgasen -, muß an dieser Verursacherquelle mit wirksamen und rasch wirkenden Gegenmaßnahmen angesetzt werden. Die in dem vorliegenden Antrag vorgeschlagene Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen ist im System der verfassungsrechtlichen Ordnung auf Landesebene zum Beispiel die einzig effektive Handhabe, um kurzfristig und mit einiger Aussicht auf Erfolg dem weiteren Anstieg verkehrsbedingter Emissionen Einhalt zu gebieten.

Für die - in Anlehnung an ein von der hessischen Landesregierung geplantes Vorhaben („Frankfurter Rundschau“ vom 5. Juni 1993) - vorgeschlagene

Ozonverordnung gibt § 40 Abs. 1 BImSchG der Landesregierung die notwendige gesetzliche Ermächtigung. Unser Konzept sieht vor, daß bei Vorhandensein austauscharmer Wetterlagen in den Sommermonaten April bis Oktober und gleichzeitigem Auftreten von Ozonkonzentrationswerten von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft an mindestens 3 Meßstellen des Landes die zuständige Straßenverkehrsbehörde verpflichtet wird, eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 90 km/h auf allen baden-württembergischen Straßen anzuordnen. Da zur Bekämpfung hoher Ozonkonzentrationen in erster Linie großräumig angesetzte Temporärmaßnahmen sinnvoll sind, erscheint eine Abgrenzung einzelner Regionen, in denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung gelten soll, als nicht sinnvoll. Nach Berechnungen des hessischen Umweltministeriums kann dieser Eingriff in den Straßenverkehr in Abhängigkeit von der möglichen mittleren Fahrgeschwindigkeit zu einem Einsparpotential von Abgasen bis zu einem Drittel führen. Dies wird zwar immer noch keine verträglichen Ozonwerte in unserer Umwelt bewirken, jedoch immerhin einen wichtigen Beitrag dazu leisten, um das Auftreten sogenannter Ozonspitzen bereits in diesem Sommer zu verhindern.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. Juli 1993 Nr. 15-88/20 nimmt das Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Umweltministerium namens der Landesregierung zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Die Landesregierung räumt der Bekämpfung der sommerlichen Ozonbelastung einen hohen Stellenwert ein. So wurde die Erarbeitung eines umfassenden Minderungskonzeptes für die Vorläufersubstanzen in die Koalitionsvereinbarung für die 11. Legislaturperiode aufgenommen. Die Landesregierung hat als ersten Schritt beschlossen, im Raum Heilbronn/Neckarsulm einen Großversuch zur Senkung von Ozonspitzenkonzentrationen durchzuführen.

Der Straßenverkehr ist der Hauptverursacher der Ozon-Vorläuferstoffe Stickstoffoxide und flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC). Allerdings konnte im Jahre 1990 trotz der Zunahme des Verkehrs der in den Vorjahren beobachtete Anstieg der verkehrlichen Stickstoffoxid-Emissionen durch die Einführung des geregelten Katalysators beim Pkw zum Stillstand gebracht werden. Mittelfristig (bis zum Jahre 2000) wird außerdem durch die europaweite Durchsetzung des geregelten Katalysators sowie durch die Realisierung der ersten (1992/93) und zweiten (1995/96) Stufe der Euro-Abgasnormen für Nutzfahrzeuge durch ab 1992 neu zugelassene Lkw eine deutliche Reduzierung der Emissionen von Stickstoffoxiden und VOC erwartet.

Zu I.:

Der Erlaß einer Verordnung zur Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Ozon mit dem Inhalt einer landesweiten Geschwindigkeitsbeschränkung von 90 km/h kommt für die Landesregierung aus folgenden Gründen nicht in Betracht:

1. Die Landesregierung ist wie ein zum Modellversuch Heilbronn/Neckarsulm in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten der Auffassung, daß es nach der bestehenden Rechtslage nicht möglich ist, landesweit flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Senkung von Ozon-Spitzenkonzentrationen zu erlassen.

§ 40 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz ermächtigt die Landesregierungen durch Rechtsverordnung, Gebiete festzulegen, in denen während austauscharmer Wetterlagen der Kraftfahrzeugverkehr beschränkt oder verboten werden muß, um ein Anwachsen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermeiden oder zu vermindern. Die Landesregierung, das Ministerium für Umwelt und das Innenministerium ha-

ben deshalb zur Verhinderung schädlicher Umwelteinwirkungen bei austauscharmen Wetterlagen die Smog-Verordnung erlassen. Verkehrliche Beschränkungen zur Senkung von Ozon-Spitzenkonzentrationen sind aber auf dieser Rechtsgrundlage nicht möglich, da § 40 Abs. 1 Bundesimmissionschutzgesetz in der geltenden Fassung das Vorliegen einer austauscharmen Wetterlage im meteorologischen Sinne, wie sie für den sogenannten „Winter-Smog“ kennzeichnend ist, voraussetzt. Eine derartige austauscharme Wetterlage fehlt beim Auftreten hochsommerlicher Ozon-Spitzenkonzentrationen typischerweise. Hohe Ozonkonzentrationen treten unabhängig von austauscharmen Wetterlagen auf. Verantwortlich für die Bildung von Sommersmog ist ausschließlich das Vorhandensein der Vorläuferstoffe Stickstoffoxid und VOC sowie die Einwirkung von Sonnenstrahlung.

Eine analoge Anwendung des § 40 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz hält die Landesregierung im Hinblick auf den grundrechtlichen Gesetzesvorbehalt und die Bestimmtheitsanforderungen des Artikels 80 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes nicht für zulässig.

2. Es liegen keine wissenschaftlichen Untersuchungsergebnisse vor, nach denen die im Antrag vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 90 km/h auf allen baden-württembergischen Straßen zur spürbaren Senkung der flächenhaften Ozonbelastung geeignet wäre:

Nach einhelliger Meinung verlangt die Verringerung der Ozonbelastung eine überproportionale und gleichzeitige Minderung der Emissionen der Vorläufersubstanzen Stickstoffoxide und Kohlenwasserstoffe. Kurzfristig wirkende Maßnahmen müßten hohe Minderungswirkungen entfalten, um spürbare Wirkung zu zeigen.

Eine im Auftrag des Landes 1991 durchgeführte Untersuchung über die Emissionsminderungsbeiträge von Maßnahmen an kritischen Streckenabschnitten des Autobahnnetzes im Großraum Stuttgart hat gezeigt, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen keine nennenswerten Verringerungen der VOC-Emissionen bewirken. Bei den Stickstoffoxid-Emissionen hängt das Maß der Verringerung neben dem Maß der Geschwindigkeitsbeschränkung vom Befolgungsgrad und den auf den jeweiligen Autobahnabschnitten vorher zu verzeichnenden Durchschnittsgeschwindigkeiten ab. Wenn selbst auf stark belasteten Autobahnen und mehrspurigen Bundesstraßen im Raum Stuttgart bei der Annahme einer 100%igen Befolgungsquote von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h lediglich eine Stickstoffoxid-Reduzierung um 1 bis 14 % zu erwarten ist, muß davon ausgegangen werden, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 90 km/h auf dem Autobahnnetz in Baden-Württemberg, soweit nicht ohnehin Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen, bei einer zu erwartenden wesentlich niedrigeren Befolgungsquote (insbesondere wenn, wie in Hessen geplant, weder die Geschwindigkeitsbegrenzung überwacht noch Bußgelder verhängt werden) keine spürbaren Emissionsminderungen zur Folge hätte.

Nach dem bisherigen Erkenntnisstand ist mit landesweit flächendeckenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 90 km/h die für eine spürbare Senkung der Ozonbelastung notwendige massive Reduzierung der Vorläufersubstanzen Stickstoffoxide und VOC nicht erreichbar. Dies hat zuletzt der Tempoversuch 70/100 im Sommer 1991 in der Schweiz eindrucksvoll gezeigt. Die Häufigkeit der Überschreitungen des Schweizer Grenzwertes von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ konnte für die Monate Juli/August nur um 2,9 % zum Vergleichszeitraum 1990 gesenkt werden.

Die Landesregierung hat sich auch wegen dieser geringen Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Prüfung der Wirksamkeit von weitergehenden, lokal begrenzten und zeitlich befristeten Emissionsminderungsmaßnahmen in einem Modellversuch im Raum Heilbronn/Neckarsulm entschieden. Dieser Modellversuch soll Aufschluß darüber geben, ob durch die neben Geschwindigkeitsbeschränkungen verhängten drastischen Fahrverbote (insbesondere für Nicht-G-Kat-Pkw und Lkw) sowie freiwillige Emissionsminderungsmaßnahmen der Industrie eine Senkung von Ozon-Spitzenkonzentra-

tionen möglich ist. Das Ergebnis dieses in dieser Form erstmaligen Versuches wird zeigen, ob kurzfristige Emissionsminderungsmaßnahmen grundsätzlich geeignet sind, die Ozonbelastung zu senken oder ob eine Reduzierung der Belastung im wesentlichen aufgrund technischer Entwicklungen (Durchsetzung des G-Kat, verschärfter Abgasnormen, neue Motorentchnik bei Lkw) abgewartet werden muß.

Zu II.:

Die Landesregierung beabsichtigt nicht, im Bundesrat zur Reduzierung der Ozonkonzentrationen mit dem Ziel initiativ zu werden, ab 1994 in den Monaten April bis Oktober jeweils einen autofreien Sonntag pro Monat einzuführen.

Wie eine Auswertung der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg ergeben hat, ist eine Reduzierung der Ozonkonzentrationen in Baden-Württemberg durch eine derartige unspezifische Maßnahme nicht zu erwarten. Danach würde ein Sonntags-Fahrverbot einmal im Monat von 1. Mai bis 30. September lediglich eine Verminderung der Vorläuferstoffe Stickstoffoxid um 1,7 % und VOC um 2,3 % erbringen. Die damit verbundenen Einschränkungen für die Bevölkerung stehen deshalb in keinem angemessenen Verhältnis zu den damit zu erzielenden Ergebnissen. Ergänzt wird dies durch die Tatsache, daß für Lkw bereits ein Sonntagsfahrverbot besteht und der Anteil der Schadstoffemissionen der folglich allein betroffenen Pkw durch die Durchsetzung des geregelten Katalysators in den nächsten Jahren deutlich zurückgehen wird.

In Vertretung

Eckert
Ministerialdirektor