

Antrag

der Abgeordneten Jens Koeppen, Dr. Andreas Scheuer, Marie-Luise Dött, Dirk Fischer (Hamburg), Michael Brand, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönst-rup), Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Maria Flachsbarth, Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Josef Göppel, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Andreas Jung, Norbert Königshofen, Katharina Landgraf, Ing-berth Liebing, Dr. Klaus W. Lippold, Philipp Mißfelder, Dr. Georg Nüßlein, Ulrich Petzold, Ingo Schmitt (Berlin), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Volkmar Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Bundeseinheitliche Ausnahmeregelung von Fahrverboten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Frühjahr 2006 hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die bun-deseinheitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit Schadstoff-Plaketten beschlossen. Mit Hilfe der Verordnung kann der Kraftfahrzeugverkehr in so genannten „Umweltzonen“ dauerhaft für be-stimmte Fahrzeuge verboten werden. Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung des Feinstaubaufkom-mens in den Städten in Umsetzung der EU-Richtlinie, nach der Luftreinhaltepläne vorzulegen sind, sollte die Feinstaubbelastung an mehr als 35 Tagen im Jahr über den zulässigen Grenzwerten liegen.

Der derzeit gültige Stand sieht eine Einbeziehung von benzinbetriebenen Fahrzeugen vor, obwohl diese keinen Feinstaub emittieren. Betroffen hiervon sind auch Fahrzeuge mit einem geregelten Kata-lysatoren (G-Kat) der ersten Generation. Da diese älteren Fahrzeuge häufig von finanziell eher schwä-cher ausgestatteten Personen bzw. Haushalten (Studenten, Alleinerziehende, Rentner etc.) gefahren werden, ergibt sich ein hohes soziales Spannungsfeld. Diese Personen, die zum Teil in erheblichem Maße auf Mobilität angewiesen sind, würden gezwungen, auf ihr Fahrzeug künftig zu verzichten, wenn es – wie in den meisten Fällen – nicht möglich ist, in kurzer Zeit ein Neufahrzeug zu erwerben.

Betroffen sind weiter Kleine und Mittelständische Unternehmen (KMU), hier insbesondere kleinere Handwerksbetriebe, die mit einer kompletten Umrüstung ihres Fuhrparks existentiell gefährdet sind, zumal eine Nachrüstung des Bestandes in vielen Fällen technisch nicht möglich ist.

Nach jetziger Rechtslage dürften somit zukünftig allein in Berlin 190 000 der 1,4 Mio zugelassenen LKW und Pkw nicht mehr den inneren S-Bahn-Ring passieren.

Auch historische Kraftfahrzeuge, so genannte Oldtimer, sind betroffen. Als anerkannte Oldtimer gel-ten Fahrzeuge, deren Erstzulassung vor 30 oder mehr Jahren erfolgt ist und die in einer technischen Abnahme ihren guten bis sehr guten optischen und technischen Originalzustand nachgewiesen haben. Als solche erhalten sie ein historisches Kennzeichen (H-Kennzeichen) oder ein Wechselkennzeichen 07 und sind bis dato aus Gründen des Schutzes technischen Kulturgutes steuerbegünstigt. Eine Nach-rüstung von Oldtimern mit Schadstofffiltern ist ebenso in den meisten Fällen nicht möglich.

Hinzu kommt, dass Oldtimer Rußpartikel in einer Größenordnung von 50 Mikrometer emittieren, welche nicht unter die aktuellen Grenzwerte der EU fallen, die erst ab 10 Mikrometer und kleiner eine Gefährdung des Menschen definieren. Moderne Dieselfahrzeuge sind demnach mit deutlich gesundheitsschädlicheren Feinstaubemissionen verbunden.

Derzeit sind in Deutschland ca. 154 000 Fahrzeuge mit einem historischen Kennzeichen zugelassen. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung liegt bei unter 2500 km. Dem stehen – nach Angaben der *Federation Internationale Vehiclé Anciennes (FiVa)*, dem Dachverband der Oldtimerbesitzer Europas - durchschnittliche Investitionen pro Fahrzeug und Zubehör von ca. 3200 Euro jährlich gegenüber. Zahlreiche Werkstätten, Zulieferer und Veranstalter haben sich auf diesen wachsenden Wirtschaftsmarkt konzentriert. Allein in Deutschland setzt das Oldtimergewerbe jährlich 4,6 Milliarden Euro um und sichert 25000 Beschäftigten in 2300 Betrieben einen Arbeitsplatz.

Zudem sind nach derzeitigem Stand mehr als 95 Prozent der Oldtimer mit einem Otto-Motor ausgerüstet, so dass selbst unter Einbeziehung der wenigen dieselbetriebenen H-Kennzeichenträger von einer äußerst geringen Feinstaubbelastung ausgegangen werden darf. Bei einer Jahresfahrleistung von 6000 Kilometern betrüge der Anteil an der Feinstaubbelastung in Deutschland 0,03 Prozent – bei einem realistischeren Wert von etwa 2000 Kilometern Fahrleistung nähert sich der Oldtimeranteil am Feinstaubaufkommen einem nicht mehr zu berechnenden Wert. Darüber hinaus werden die Grenzwerte für Feinstaub zumeist in den Wintermonaten überschritten, da die Hauptverursacher – Kohlekraftwerke und –heizungen – in Betrieb sind. Die übergroße Mehrzahl der Oldtimer wird im Winter nicht genutzt.

Die den Städten und Kommunen eingeräumte Möglichkeit, regionale Ausnahmeregelungen zu erteilen, hat bis dato zu großem Unmut bei betroffenen Landesregierungen und kommunalen Verwaltungen geführt. Zahlreiche Bürgermeister beklagen den hohen Verwaltungsaufwand, der sich mit der Einzelprüfung von Ausnahmen ergibt und befürchten einen immensen Anstieg an bürokratischen Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger. Zudem ziehen die regionalen Unterschiede bei den Ausnahmeregelungen eine nicht vertretbare Unübersichtlichkeit für Fahrzeugbesitzer nach sich, so dass zu einer bundeseinheitlichen Regelung keine Alternative besteht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, die Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) durch folgende Punkte zu ergänzen:

1. Eine generelle Ausnahme benzinbetriebener Fahrzeuge von feinstaubbezogenen Fahrverboten. Maßnahmen zur Feinstaubreduzierung in den Städten sollten nur gegenüber Fahrzeugen angewendet werden, deren Abwesenheit tatsächlich zur Reduzierung der Feinstaubbelastung beiträgt. Dies ist bei Fahrzeugen mit Ottomotor nicht der Fall.
2. Eine generelle Ausnahmeregelung für anerkannte, durch das H-Kennzeichen oder das Wechselkennzeichen 07 zertifizierte Oldtimer. Die Oldtimer-Kennzeichnung, als Maßnahme zum Schutz technischen Kulturgutes eingeführt und an strenge Auflagen gebunden, würde durch eine Einbeziehung in die vorgesehenen Fahrverbote ad absurdum geführt. Der Deutsche Bundestag befürwortet hingegen den Schutz und die steuerliche Förderung von Oldtimern als technisches Kulturgut.
3. Eine Ausnahmeregelung für Anwohner der betroffenen Umweltzonen, sofern das betroffene Fahrzeug sechs Monate vor dem Wirksamwerden der Fahrverbotsregelung erworben wurde und technisch nicht mit entsprechendem Filter nachrüstbar ist für eine Dauer von fünf Jahren ab Einrichtung der Umweltzone.
4. Eine Ausnahmeregelung für Fahrzeuge ortsansässiger oder auftragsgebundener Klein- und Mittelständischer Unternehmen, wenn ihre Fahrzeuge technisch nicht mit entsprechendem Filter nachrüstbar sind für eine Dauer von fünf Jahren ab Einrichtung der Umweltzone.

Berlin, den 11. September 2007

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion