

# Deutscher Bundestag

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau  
und Reaktorsicherheit 18. Wahlperiode

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

Ausschussdrucksache  
18(16)151

zu TOP 5 am 17.12.2014

10.12.2014

10.12.2014

## Entschließungsantrag

der Abgeordneten Peter Meiwald, Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zum

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte; COM(2014) 581 final; Ratsdok. 13690/14**

Der Ausschuss wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bundestag begrüßt die Absicht der Europäischen Kommission, die gesundheitsgefährdenden Emissionen von mobilen Maschinen und Geräten zu reduzieren. Er teilt die Auffassung der Europäischen Kommission, dass eine Verschärfung des bestehenden Grenzwertregimes für Partikel- und Stickoxidemissionen von nicht für den Verkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte notwendig ist, um das Ziel einer Luftqualität ohne negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu erreichen. Aufgrund der krebserzeugenden Wirkung der Auspuffgase aus Dieselmotoren müssen zum Schutz der mit diesen Geräten arbeitenden Menschen die Dieselpartikelemissionen minimiert werden. Dies ist zusätzlich ein Beitrag zum Klimaschutz, da Rußpartikel auch klimawirksam sind.

Auch die Wahl des Rechtsinstruments ist aus Sicht der Bundestages zu begrüßen, da eine EU-Verordnung in diesem Falle wesentlich besser als eine Richtlinie zur Zielerreichung geeignet ist. Durch die neue Verordnung werden eine Vielzahl von nationalen Rechtsvorschriften sowie eine komplexe Richtlinie ersetzt, was die Übersichtlichkeit des Rechtsbereichs deutlich verbessern wird und auf diese Weise zu einer Stärkung der europäischen Industrie beiträgt sowie die Planungssicherheit erhöht.

Durch die Einführung von Abgasvorschriften für verschiedene Motorenklassen und Unterklassen werden Emissionsgrenzwerte, die den jeweiligen Erfordernissen angepasst werden können, ermöglicht. Insbesondere die Abgasgrenzwerte für Binnenschiffe, Schienenfahrzeuge und Baumaschinen müssen sich wegen ihrer Bedeutung für die Luftqualität in Ballungsräumen grundsätzlich am Stand der Technik im Straßenverkehrsbereich orientieren. Jedoch werden die Möglichkeiten dafür im Verordnungsentwurf nicht ausgeschöpft. So wird für die großen

NRE-Dieselmotoren (> 560 kWh) mit hohen Emissionsmassenströmen ein deutlich weniger anspruchsvoller Partikelmassen- und Stickoxidgrenzwert vorgeschlagen, als für kleinere Motoren dieser Klasse. Für Binnenschiffe und Lokomotiven sind schwächere Abgasgrenzwerte vorgesehen als für vergleichbar große Motoren in anderen Maschinen und Geräten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sich auf europäischer Ebene aufgrund der besonderen gesundheitlichen Bedeutung und Klimarelevanz von Dieselruß für ambitionierte Partikelanzahlgrenzwerte für alle Selbstzündungsmotoren zusätzlich zu ambitionierten Partikelmassewerten einzusetzen,
- sich im Zusammenhang mit dem Verordnungsvorschlag und den laufenden TTIP-Verhandlungen, mit denen eine Annäherung der Rechtssetzungen der USA und der EU herbeigeführt werden soll, gegen einen alleinigen Partikelmasseansatz einzusetzen, wie er in den USA verfolgt wird. Aus Sicht des Bundestages dürfen die Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen mit den USA weder zur Absenkung bestehender Standard, noch zu einem Verzicht auf zukünftige dem Vorsorgegedanken geschuldete Standardsetzungen führen,
- sich dafür einzusetzen, dass die Messdaten, die im Zusammenhang mit der geplanten Regelung in einer zentralen Verwaltungsplattform und Datenbank (Artikel 42) gesammelt werden, öffentlich zugänglich sind,
- das in der Verordnung dargestellte Konzept der Überwachung der Emissionen im realen Betrieb zu unterstützen, weil nur so Abweichungen zwischen den Messdaten, die zur Zulassung geführt haben, und den tatsächlich entstehenden Emissionen aufgedeckt werden können,
- sich dafür einzusetzen, dass für die großen NRE-Dieselmotoren (> 560 kWh) mit hohen Emissionsmassenströmen mindestens der gleiche Partikelmassen-, Partikelanzahl- und Stickoxidgrenzwert vorgeschlagen wird, wie für kleinere Motoren dieser Klasse.
- sich dafür einzusetzen, dass für Binnenschiffe und Lokomotiven die gleichen Abgasgrenzwerte vorgesehen werden wie für vergleichbar große Motoren in anderen Maschinen und Geräten,
- sich dafür einzusetzen, dass - wie bisher - die mit der Durchführung der Typprüfung betrauten technischen Dienste von den Maschinen bzw. Motorenherstellern institutionell getrennt und unabhängig sind,
- sich für klar gefasste Regelungen hinsichtlich Austauschmotoren einzusetzen, da mobile Maschinen äußerst langlebige Güter sind, deren Motoren innerhalb eines Lebenszyklus unter Umständen gewechselt werden müssen. Eine Regelung für Austauschmotoren wie sie in der bestehenden Richtlinie 97/68/EG enthalten ist, würde dafür Sorge tragen, dass keine veralteten Motoren mit ungenügenden Abgaswerten eingesetzt werden.

Berlin, den 10.12.14