

Beschluss
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte

KOM(2002) 765 endg.; Ratsdok. 5375/03

Der Bundesrat hat in seiner 786. Sitzung am 14. März 2003 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zur Vorlage allgemein

1. Der Bundesrat unterstützt die Zielsetzung des Kommissionsvorschlags, die Emissionsgrenzwerte für Kompressionszündungsmotoren in zwei Stufen weiter abzusenken. Damit wird ein nicht unwesentlicher Beitrag zur weiteren Verbesserung der Luftqualität geleistet, insbesondere zur Reduzierung der Partikelemissionen und der Stickstoffoxidemissionen. Die Maßnahme dient damit dem Ziel, die in der Richtlinie 1999/30/EG unter anderem vorgegebenen Grenzwerte für Partikel und Stickstoffoxide einhalten zu können. Gleichzeitig kann damit die globale Angleichung künftiger Emissionsstandards erreicht und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller sichergestellt werden.

Zu Anhang I Nr. 1 Buchstabe a

2. Der Änderungsvorschlag der Kommission sieht vor, dass Binnenschiffe unter

den Geltungsbereich der Richtlinie fallen sollen. Hierbei sollen jedoch lediglich die Antriebsaggregate von den besonderen Emissionsstandards für Binnenschiffe erfasst werden, nicht jedoch die Nebenmotoren auf Schiffen (z.B. von Hebegeschirren), die den Regelungen für Motoren mobiler Geräte und Maschinen unterliegen. Dies bedarf der Klarstellung.

Dem Anliegen könnte dadurch Rechnung getragen werden, dass Anhang I Nr. 1 Buchstabe a der Änderungsrichtlinie wie folgt geändert wird:

"Schiffe, mit Ausnahme der Antriebsmotoren von Binnenschiffen."

3. Auch die Aufnahme von Binnenschiffen in den Regelungsbereich der Richtlinie wird grundsätzlich begrüßt. Allerdings muss dabei sichergestellt werden, dass die besonderen Bedingungen, z.B. die Betriebsweise der in Binnenschiffen eingesetzten Motoren, berücksichtigt werden und die festzusetzenden Grenzwerte nicht im Widerspruch zu anderen europäischen Emissionsvorschriften für Binnenschiffe stehen.

Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, bei den weiteren Beratungen darauf hinzuwirken, dass die geänderte Richtlinie mit den schon bestehenden und künftigen Vorschriften zur Begrenzung der Abgasemissionen von Binnenschiffen kompatibel ist, insbesondere mit der von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vorgeschlagenen Stufe II zur Anpassung der Grenzwerte.

Zu Anhang I Nr. 1 Buchstabe b

4. Der von der Kommission beabsichtigte Änderungsvorschlag sieht vor, dass Lokomotiven, die nicht zur Beförderung von Personen oder Fracht bestimmt sind, vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden. Speziell im Bereich von größeren Bahnhöfen, Depots oder auch Instandhaltungsstätten werden Lokomotiven mit Dieselmotoren im angesprochenen Leistungsbereich eingesetzt, die nicht der Personen- oder Güterbeförderung dienen (z.B. Rangierlokomotiven und Kleinlokomotiven). Da die genannten Anlagen vorwiegend in den durch Verkehr sowieso belasteten innerstädtischen Bereichen liegen, ist eine gesetzliche Festlegung der Emissionsstandards auch für diese Eisenbahnanwendungen geboten. Vom Geltungsbereich der Richtlinie sollen daher alle Schienenfahrzeuge erfasst werden, die von einem Dieselmotor mit einer Leistung bis 560 kW angetrieben werden.

Dieses Anliegen könnte dadurch umgesetzt werden, dass Anhang I Nr. 1 Buchstabe C der Richtlinie 97/68/EG gestrichen wird.

5. Die Betriebsmuster von Lokomotiven unterscheiden sich erheblich von den Betriebsmustern anderer mobiler Maschinen und Geräte bzw. von Lkw-Motoren. Während Lastkraftwagen hauptsächlich im Volllastbereich betrieben werden, arbeiten Schienen gebundene Fahrzeuge überwiegend im Leerlauf und Teillastbereich. Diesem unterschiedlichen Betriebsverhalten der Lokomotiven trägt das Prüfverfahren nach dem F-Zyklus der ISO 8178 Rechnung. Dagegen wird der von der Kommission vorgeschlagene Prüfzyklus dem Betriebsmuster der Lokomotiven nicht gerecht.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, sich in den Ratsverhandlungen auf die Einführung des Prüfzyklus für Lokomotiven nach ISO 8178-4, F-Zyklus, einzusetzen.

6. Einen wesentlich größeren Beitrag an den Stickstoffoxid- und Partikelemissionen haben Lokomotiven, die im nationalen und internationalen Güter- und Personenverkehr eingesetzt werden. Vor dem Hintergrund der ab 2005/2010 geltenden Grenzwerte der Richtlinie 1999/30/EG für Stickstoffoxide und insbesondere für Partikel sind anspruchsvollere Emissionsgrenzwerte für diese Lokomotiven erforderlich.

Daher wird die Bundesregierung gebeten, sich für eine vorgezogene Prüfung der Emissionsgrenzwerte aller im Schienenverkehr eingesetzten Fahrzeuge mit Kompressionszündungsmotoren und Vorlage eines Vorschlags zur Änderung der betreffenden Richtlinien möglichst bis zum 31. Dezember 2004 einzusetzen.