

## Antrag

Fraktion der Grünen

Hannover, den 27. 2. 1989

Betr.: Zur Schonung der Wälder und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Landtag wolle beschließen:

## EntschlieÙung:

Mit dem Ziel, wirksame Schritte gegen das Waldsterben und zur Senkung der Unfallzahlen auf niedersächsischen BundesstraÙen und LandesstraÙen zu erreichen, wird die Landesregierung aufgefordert:

## I.

1. Im Bundesrat ist ein Initiativantrag „Änderung der Straßenverkehrsordnung“ einzubringen mit dem Ziel, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h auf LandesstraÙen und auf 100 km/h auf BAB/BundesstraÙen zu erlassen.
2. In Niedersachsen ist vorab auf Streckenabschnitten von Bundesautobahnen/BundesstraÙen, die von den Verkehrssicherheitskommissionen als (unfallträchtige) Gefahrenstellen identifiziert wurden, ein Tempolimit von 100 km/h einzuführen. Die Aufstellung des entsprechenden Straßenverkehrszeichens ist so vorzunehmen, daÙ zwischen dem Beginn und dem Ende der Geschwindigkeitsbeschränkungen eine Distanz von mindestens 4 km liegt.
3. Auf niedersächsischen Landes- und KreisstraÙen ist in analoger Weise wie bei 2. ein Tempolimit von 80 km/h zu erlassen.
4. Im Bundesrat ist ein Initiativantrag einzubringen mit dem Ziel, nach dem auf den 31. 12. 1989 terminierten Auslaufen der versuchsweisen Einführung einer Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung in geschlossenen Ortschaften, Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit in der Straßenverkehrsordnung zu verankern.

## II.

1. Im Bundesrat soll eine Initiative zur Änderung der Kfz-Steuer eingebracht werden, die als schnell zu realisierender Schritt eine Differenzierung der Kfz-Steuer dergestalt zum Ziel hat, daÙ ab dem Zulassungsjahr 1990 für bedingt schadstoffarme Kraftfahrzeuge der doppelte Steuersatz schadstoffarmer Kraftfahrzeuge und für nicht schadstoffarme Kraftfahrzeuge der dreifache Steuersatz veranschlagt wird.
2. Die Bemessungsgrundlagen der Kfz-Steuer sollen mittelfristig so umgestaltet werden, daÙ die Höhe der Kfz-Steuer nicht mehr am Hubraum, sondern an den Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch sowie für Lkws zusätzlich am Gewicht des Fahrzeuges bemessen werden. Für die praktische Umsetzung dieser Zielstellung ist ein handhabbares Konzept zu erarbeiten.
3. Im Bundesrat ist darauf hinzuwirken, daÙ eine Differenzierung der Mineralölsteuer entsprechend den Vorschlägen der Umweltexperten von Bund und Bundesländern vorgenommen wird. Danach soll die Mineralölsteuer zweimal bis 1991 erhöht werden. Zum 1. 1. 1990 soll die Steuerdifferenz zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin auf 15 Pfennig je Liter, zum 1. 1. 1991 dann auf 20 Pfennig je Liter aufgestockt werden.

4. Die Mehreinnahmen, die sich durch Differenzierung und Anhebung der variablen Bestandteile bei der Kfz-Steuer sowie durch die Anhebung der Mineralölsteuer für unverbleites Benzin ergeben, sollen zweckgebunden für die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung des öffentlichen Verkehrs verwandt werden.

### III.

Gegenüber der Bundesregierung, durch Bundesrats-Initiativen sowie durch gezielte Einflußnahme auf den VW-Konzern ist auf folgendes hinzuwirken:

1. Mit der Automobilindustrie wird eine freiwillige Selbstverpflichtungsvereinbarung angestrebt, ab dem Beginn des neuen Modelljahres (1. September 1990)
  - nur noch Fahrzeuge zu produzieren, die als Pkws mit einem geregelten 3-Wege-Katalysator resp. einer noch wirksameren Schadstoffverminderungstechnik ausgestattet sind, und als Diesel- und Nutzfahrzeuge technisch mögliche Schadstoffverminderungstechniken enthalten,
  - sowie aus EG- und Nicht-EG-Ländern nur noch entsprechende Fahrzeuge zu importieren.
2. Im Falle des VW-Konzerns sind sämtliche Einflußmöglichkeiten, die die Landesregierung aufgrund des von ihr gehaltenen 20-Prozent-Anteilspakets wahrnehmen kann, mit dem Ziel der Erreichung einer Selbstverpflichtungsvereinbarung auszuspielen.
3. Sofern der nach der Rechtsprechung des EuGH bestehende Spielraum für nationale Alleingänge dieses nicht vorab grundsätzlich verbietet, ist für den Fall, daß die angestrebte Selbstverpflichtung nicht verbindlich zu erreichen ist, das Erlassen einer Rechtsvorschrift, die ein entsprechendes Produktionsverbot sowie Importbeschränkungen zum Inhalt hat, zu initiieren.
4. Nach der auf EG-Ebene beschlossenen Herabsetzung der gasförmigen Emissionen von Lkw um 20 % (CO und NO<sub>x</sub>) bzw. 30 % (Kohlenwasserstoffe) ist in der Bundesrepublik ab 1990 eine zusätzliche Herabsetzung der Abgasgrenzwerte (incl. der Partikelemissionen) um im Minimum 50 % verbindlich festzulegen, und den Herstellern von Diesel-Pkws und Nutzfahrzeugen sind Entwicklungsziele für drastische Abgasminderungen vorzugeben.
5. Auf EG-Ebene ist mit Nachdruck darauf hinzuwirken, daß unverzüglich die EG-rechtlichen Voraussetzungen für
  - die Durchsetzung des geregelten 3-Wege-Katalysators und
  - die europaweite Einführung eines Tempolimits von 100 km/h auf Bundesstraßen und 80 km/h auf Landesstraßen geschaffen werden.

Laut Waldschadensbericht 1988 ist der Anteil der erkrankten Bäume in Niedersachsen von 33 % auf 42 % gestiegen. In einem Jahr hat das niedersächsische Waldsterben um 9,8 % zugenommen. Die Hauptverursacher des Waldsterbens sind Luftschadstoffe, insbesondere Schwefeldioxide (SO<sub>2</sub>) und Stickoxide (NO<sub>x</sub>). Bei der letzten Gruppe gibt es eine geradezu bedrohliche Entwicklung, die das totale Scheitern von 6 Jahren sogenannter Politik gegen das Waldsterben augenfällig macht. Nach einer Studie des Umwelt- und Prognoseinstituts in Heidelberg e. V. (UPI) wurde 1988 als das Jahr mit den höchsten Stickoxidemissionen in der Geschichte der Bundesrepublik ermittelt (rd. 3,2 Mio. Tonnen und damit 7 % mehr als 1983, dem Jahr vor der Einleitung politischer Maßnahmen gegen das Waldsterben). Der Anteil des Verkehrs an den gefährlichen NO<sub>x</sub>-Emissionen ist inzwischen auf 60 % angestiegen (UPI-Studie).

Wenn auch nur die im Protokoll von Sofia vereinbarte Senkung des Stickoxid-Ausstoßes bis 1998 um 30 % erreicht werden soll, so sind drastische Maßnahmen unumgänglich. Um binnen kurzer Zeit zu einer möglichst breiten Anwendung des geregelten Drei-Wege-Katalysators und im weiteren Verlauf möglichst noch effektiverer Abgasreinigungstechniken zu kommen, sind eine ganze Reihe von Maßnahmen zu ergreifen. Die Palette der zu ergreifenden Maßnahmen muß sowohl ordnungspolitische Maßnahmen wie z. B. Tempolimits als auch steuerpolitische Anreize umfassen.

Nach wie vor fehlen wirksame Maßnahmen zur Emissionsminderung bei anderen Fahrzeugen wie Lkws und auch Flugzeugen.

Dringend erforderlich erscheint daher die Vorgabe von Entwicklungszielen und die Flankierung dieses Prozesses durch die verfügbaren Instrumente der Finanzpolitik, wobei der für nationale Maßnahmen verfügbare Spielraum voll ausgeschöpft werden muß.

Unabdingbar ist darüber hinaus die gezielte Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs und die systematische Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Zweckbindung von Steuererhöhungen (Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer) für die Förderung von ÖPNV kann dabei nur ein Punkt neben anderen sein. Daß die Steuererhöhungen für nicht oder nur bedingt abgasgereinigte Kraftfahrzeuge nicht mit Steuerermäßigungen bei KAT-Autos einhergehen sollen, rechtfertigt sich über die hohen externen Kosten, die der Autoverkehr verursacht (50 Mrd. DM in 1984 nach Lutz Wicke vom Umweltbundesamt).

Des weiteren brächte die Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf den Autobahnen auf 100 km/h, auf den Landesstraßen auf 80 km/h und im innerörtlichen Verkehr auf 30 km/h eine erhebliche Reduktion bei den verschiedenen Schadstoffgruppen. Zudem würden nach einer Berechnung des Umweltbundesamtes durch 100/80-Tempolimits in der Bundesrepublik beim Stand von 1983 rd. 1,8 Mio. t Kraftstoff jährlich eingespart. Auch würde sich die Lärmbelastung deutlich vermindern — ein Effekt, der sonst nur mit Lärmschutzwänden in der Landschaft erreichbar ist.

Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist ein generelles Tempolimit unabdingbar. 1988 ist die Zahl der Schwerverletzten, der Toten und der Leichtverletzten im Straßenverkehr sehr stark angestiegen. „Unangepasste Geschwindigkeit“ ist erwiesenermaßen die Hauptursache der vielen Verkehrsunfälle auf bundesdeutschen Straßen. Der neuerliche dramatische Anstieg der Unfallzahlen macht deutlich, daß die Möglichkeiten, über technischen Veränderungen wie z. B. Antiblockiersysteme oder über Maßnahmen der Verkehrsraumgestaltung zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit zu gelangen, an Grenzen gestoßen sind. Modellversuche haben gezeigt, daß auf gefährlichen Autobahnstrecken durch Tempolimits die Unfallzahlen erheblich reduziert werden können.

Vor dem Hintergrund vorliegender Zahlen ist es daher auch notwendig, daß in Niedersachsen auf unfallträchtigen Streckenabschnitten von Bundes- und Landesstraßen aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempobegrenzungen noch vor einer eventuell erfolgenden bundeseinheitlichen Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgen.

Niedersachsen sollte als ein Vorreiter in Sachen Schutz des Waldes und Schutz der Menschen im Straßenverkehr tätig werden und darüber hinaus die Bundesregierung zu Aktivitäten auf EG-Ebene drängen.

Dr. Hansen

Stellv. Fraktionsvorsitzender