

16.06.89

Antrag

des Landes Baden-Württemberg

Entschlieung des Bundesrates zur Entwicklung eines
Europäischen Verkehrskonzeptes

DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

- II/3650 BR -

Stuttgart, den 14. Juni 1989

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident
Björn Engholm

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

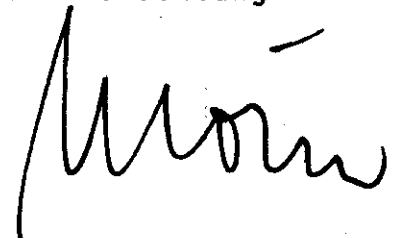
die Landesregierung von Baden-Württemberg hat beschlossen, dem
Bundesrat den in der Anlage beigefügten Antrag für eine

Entschlieung des Bundesrates zur Entwicklung
eines Europäischen Verkehrskonzeptes

zuzuleiten.

Ich bitte Sie, den Antrag gem. § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung
des Bundesrates auf die Tagesordnung der Plenarsitzung des Bundes-
rates am 30. Juni 1989 zu setzen.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Entschießung des Bundesrates zur Entwicklung
eines Europäischen Verkehrskonzeptes

1. Die europäische Verkehrspolitik hat einen wachsenden Stellenwert für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Länder und Regionen in der Bundesrepublik Deutschland. Der Anteil des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs nimmt mit steigender Verflechtung der europäischen Volkswirtschaften ständig zu. Die Transportleistungen des grenzüberschreitenden Güterfernverkehrs übertreffen bereits die des nationalen Binnenfernverkehrs. Von der Liberalisierung des EG-Binnenmarktes sind weitere kräftige Wachstumsimpulse zu erwarten. Für die Bundesrepublik ergibt sich folgender Sachverhalt:
 - Der Individualverkehr hatte schon im Jahre 1987 den im Bundesverkehrswegeplan 1985 für das Jahr 2000 prognostizierten Wert überschritten. Der Pkw-Bestand wird bis zum Jahre 2000 um weitere 9 bis 13% ansteigen.
 - der Güterverkehr auf der Straße wird ebenfalls stark ansteigen. Prognosen gehen davon aus, daß sich das grenzüberschreitende Transportaufkommen bis zum Jahre 2000 gegenüber 1984 um bis zu 40% erhöht;
 - auch der Luftverkehr, der in den letzten Jahren eine außergewöhnliche Steigerung vollzogen hat (1986 noch 57 Mio Fluggäste, 1988 bereits 68 Mio), wird weiter steigen. Bis zum Jahr 2000 wird mit einer Verdoppelung gerechnet.

Aufgabe einer europäischen Verkehrspolitik muß es sein, die notwendigen Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs zu schaffen. Die verkehrspolitische Zusammenarbeit in Europa hat mit der Expansion des Verkehrsaufkommens nicht Schritt halten können. Insbesondere im Straßen- und Luftverkehr nimmt die Überlastung der großen Verkehrsmagistralen ständig zu. Stau- und Stillstandszeiten häufen sich. Ebenso verschärfen sich die verkehrsbedingten Umwelt- und Sicherheitsprobleme. An den neuralgischen Punkten des deutschen Autobahnnetzes werden zur Zeit Verkehrsbelastungen von 60 bis 70 000 Fahrzeugen täglich gezählt. Im Luftverkehr hat allein die Lufthansa im ersten Vierteljahr 1989 über deutschen Flughäfen 3 131 Stunden Warteschleifen gezogen. Im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr erweisen sich verkehrspolitische Interessenkollisionen zwischen EG-Ländern und EFTA-Staaten in zunehmendem Maße als Hindernis für einen freien Warenaustausch.

Die angestrebten Vorteile der Intensivierung und Reorganisation der wirtschaftlichen Arbeitsteilung in Europa werden durch diese Entwicklung ernsthaft in Frage gestellt. Bei anhaltenden verkehrlichen Restriktionen muß vor allem die exportorientierte deutsche Industrie mit erheblichen Wachstumseinbußen rechnen.

Lösungen sind bislang allenfalls im Ansatz in Sicht. Die in der EG verfolgte Liberalisierungs- und Harmonisierungspolitik leistet keinen direkten Beitrag zur Zukunftssicherung der europäischen Verkehrsbeziehungen, sondern erhöht vielmehr noch den bestehenden Problemdruck im Straßen- und Luftverkehr.

2. In dieser Situation fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene in der EG sowie in Verhandlungen mit den Nachbarländern Schweiz und Österreich für die Verwirklichung eines europäischen Verkehrskonzeptes einzusetzen, das

- den Anforderungen der wachsenden Verkehrsnachfrage, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit Rechnung trägt
- und eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht.

Notwendige Bestandteile eines derartigen Konzeptes sind gemeinsame Zielvorstellungen über die zukünftige Gestaltung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs, über die Planung der großräumigen Verkehrsinfrastruktur und die Entwicklung einheitlicher Rahmenbedingungen für die Nutzung des Wegenetzes (u.a. Straßenbenutzungsgebühr).

3. Voraussetzung für die Entwicklung einer europäischen Verkehrspolitik ist die Bereitstellung der erforderlichen statistisch-prognostischen Datengrundlagen. Entsprechende Arbeiten müssen baldmöglichst in Auftrag gegeben werden. Mit ihrer Hilfe muß der Versuch unternommen werden, nationale und europaweite Verkehrsbedürfnisse in einem gemeinsamen Verkehrskonzept zu integrieren. Dabei sollte vor allem auch geklärt werden, in welchem Umfang die einzelnen Verkehrsträger zur Bewältigung der Verkehrsströme beitragen sollen.
4. Aus der Sicht der Bundesrepublik Deutschland, als größtem europäischem Transit- und Außenhandelsland, kommt dem Ausbau des Schienenverkehrs bei der Lösung der europäischen Verkehrsprobleme vorrangige Bedeutung zu. Die ständige Reduzierung des Marktanteils der Bahnen in Europa am Verkehrsaufkommen muß gestoppt werden. Darüber hinaus sollte die Schiene in weitaus stärkerem Umfang als bisher zur Entlastung des Straßen- und Luftverkehrs beitragen.

Während der grenzüberschreitende, innereuropäische Luftverkehr zwischen 1975 und 1986 um 56% zunahm, nahm der Personenschienenverkehr um 5% ab.

Auch beim Güterverkehr sind die Einbußen der europäischen Eisenbahnunternehmen beträchtlich. In der Bundesrepublik Deutschland ist das Schienenverkehrsaufkommen tendenziell rückläufig. Der Anteil an der Verkehrsleistung, der 1970 noch rd. 40% betrug, sank bis 1987 auf 27%. Dagegen stieg der Anteil des Straßengüterfernverkehrs im gleichen Zeitraum von rd. 23 auf 46% an. - Im grenzüberschreitenden Güterverkehr hat die Deutsche Bundesbahn seit 1970 fast ein Viertel ihrer Transportmenge eingebüßt.

Wesentliche Voraussetzung für den Ausbau des Schienenverkehrs sind die Beseitigung der nach wie vor sehr vielfältigen organisatorischen, technischen und administrativen Hemmnisse an den Grenzen und eine Ausrichtung des Schienennetzes auf die Bedürfnisse des zusammenwachsenden europäischen Verkehrsmarktes.

Für den schnellen Personenverkehr ist ein attraktives, europaweites Hochgeschwindigkeitsnetz geplant. Die "Gemeinschaft der Europäischen Bahnen" hat einen entsprechenden Vorschlag verabschiedet. Verschiedene nationale Hochgeschwindigkeitsprojekte sind bereits verwirklicht, im Bau oder in der Planung. Notwendig ist nunmehr die weitere Realisierung des vorgeschlagenen europäischen Konzepts sowie die Bereitstellung der hierfür notwendigen finanziellen Mittel.

Ähnliche Bemühungen sind zur Förderung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erforderlich. Die Planungen für den Ausbau des alpenquerenden Güterverkehrs müssen durch einen entsprechenden Ausbau der Ost-West-Verbindungen ergänzt werden. Kurz- und mittelfristig müssen die Voraussetzungen für ein europaweites Netz von Frachtzentren geschaffen werden, durch das im kombinierten Verkehr Straße und Schiene miteinander verknüpft werden. Der verladenden Wirtschaft muß in Kooperation mit dem Speditionsgewerbe ein gemeinsames Leistungs- und Tarifangebot präsentiert werden. Zielsetzung der nationalen Eisenbahnen muß die gemeinsame "Euro-Bahn" sein.

5. Zur Entlastung der Straße muß auch die Binnenschifffahrt einen wachsenden Beitrag leisten. Das europäische Wasserstraßennetz verfügt noch über beträchtliche Kapazitätsreserven, die - neben dem traditionellen Massengutverkehr - vor allem für den Ausbau des kombinierten Verkehrs Binnenschifffahrt/Straße wie auch für eine stärkere Beteiligung bei den Gefahrguttransporten genutzt werden können.
6. Den wachsenden Engpaßproblemen im Straßen- und Luftverkehr muß schließlich - auf der Grundlage eines europäischen Verkehrsleitplanes - durch gezielte Kapazitätsanpassungen und eine bessere Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur begegnet werden.

Die Überlastung des Luftraums erfordert eine Reorganisation der nationalen Flugsicherung auf europäischer Ebene. Im Straßenverkehr müssen grenzüberschreitende Leit- und Informationssysteme sowie Fortschritte bei der Anpassung unterschiedlicher nationaler Rahmenbedingungen des Kfz-Verkehrs zur Entzerrung der Verkehrsströme, der Verringerung von Umwegfahrten und einer ausgewogenen Nutzung des europäischen Straßennetzes beitragen. Besondere Dringlichkeit hat dabei eine einvernehmliche Regelung des alpenquerenden Straßengüterverkehrs. Unabhängig vom Ausbau des Schienenverkehrs müssen auch auf der Straße verlässliche und sichere Bedingungen für die Durchführung des Transitverkehrs gewährleistet werden. Hierzu bedarf es gemeinsamer Anstrengungen zur Entwicklung einer europäischen Straßenverkehrspolitik, die Fortschritte bei der Verringerung der Umweltbelastungen des Kfz-Verkehrs mit dem Ziel einheitlicher Zugangsbedingungen zum europäischen Straßennetz verbindet.

7. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß - nachdem die EG bereit ist, das Problem der Pkw-Emissionen entschiedener anzugehen - der Nutzfahrzeugbereich in den Mittelpunkt der Bestrebungen zur Reinhaltung der Luft gerückt werden muß.

In der Bundesrepublik Deutschland trägt der Nutzfahrzeugverkehr bereits jetzt mit 32% zu den NOx-Emissionen des Straßenverkehrs bei. Als Folge der Liberalisierung des europäischen Güterverkehrsmarktes ist damit zu rechnen, daß der Anteil auf ca. 50% im Jahre 1995 steigt. Bei den Partikelemissionen hat der Lkw-Verkehr bereits jetzt einen Anteil von 67%.

Der Bundesrat greift die Vorschläge der Umweltministerkonferenz vom 13./14. April 1989 und der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Juni 1989 auf und bittet die Bundesregierung, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, daß folgende Maßnahmen getroffen werden:

- EG-einheitliche Herabsetzung des Stickstoffoxidgrenzwertes auf mindestens 9g/kWh bei gleichzeitiger Begrenzung der Partikelemissionen entsprechend der Weiterentwicklung der Technik in Richtung auf 0,35g /kWh,
- baldmöglichst eine EG-einheitliche Festlegung weiterer Minderungsstufen mit einem Stickstoffoxidgrenzwert von 7g/kWh und einem Partikelgrenzwert auf der Grundlage der Rußfiltertechnik,
- EG-einheitliche Regelungen zur Verbesserung der Dieselkraftstoffqualität, insbesondere zur Absenkung des Schwefelgehalts im Dieselkraftstoff.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner,

- den Abschluß freiwilliger verbindlicher Vereinbarungen mit den deutschen Nutzfahrzeugherstellern anzustreben mit dem Ziel, verschärfte Anforderungen bereits vor der verbindlichen EG-Einführung einzuhalten;
- Steuervorteile für schadstoffarme Nutzfahrzeuge einzuführen.

20.10.89

10 Seiten

Beschluß

des Bundesrates

zur

EntschlieÙung des Bundesrates zur Entwicklung eines
Europäischen Verkehrskonzeptes

Der Bundesrat hat in seiner 605. Sitzung am 20. Oktober 1989 beschlossen, die als Anlage beigefügte EntschlieÙung wie folgt zu fassen.

Drucksache 341/89 (Beschluß)

Anlage

E n t s c h l i e ß u n g

des Bundesrates

zur

Entwicklung eines

Europäischen Verkehrskonzeptes

1. Die europäische Verkehrspolitik hat einen wachsenden Stellenwert für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Länder und Regionen in der Bundesrepublik Deutschland. Der Anteil des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs nimmt mit steigender Verflechtung der europäischen Volkswirtschaften ständig zu. Die Transportleistungen des grenzüberschreitenden Güterfernverkehrs übertreffen bereits die des nationalen Binnenfernverkehrs. Von der Liberalisierung des EG-Binnenmarktes sind weitere kräftige Wachstumsimpulse zu erwarten. Für die Bundesrepublik ergibt sich folgender Sachverhalt:

- Der Individualverkehr hatte schon im Jahre 1987 den im Bundesverkehrswegeplan 1985 für das Jahr 2000 prognostizierten Wert überschritten. Der Pkw-Bestand wird bis zum Jahre 2000 um 9 bis 13 % ansteigen; nach neueren Prognosen wird sogar mit einem Zuwachs von bis zu 17 % gerechnet.
- Der Güterverkehr auf der Straße wird ebenfalls stark ansteigen. Prognosen gehen davon aus, daß sich das grenzüberschreitende Transportaufkommen bis zum Jahre 2000 gegenüber 1984 um bis zu 40 % erhöht;
- auch der Luftverkehr, der in den letzten Jahren eine außergewöhnliche Steigerung vollzogen hat (1986 noch 57 Mio. Fluggäste, 1988 bereits 68 Mio.), wird weiter steigen. Bis zum Jahr 2000 wird mit einer Verdoppelung gerechnet.

Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik muß es sein, eine weitere Steigerung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs zumindest zu begrenzen und die Verkehrsmittelwahl unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, des Schutzes der

...

Gesundheit der Menschen und des Umweltschutzes zu beeinflussen. Die verkehrspolitische Zusammenarbeit in Europa hat mit der Expansion des Verkehrsaufkommens nicht Schritt halten können. Insbesondere im Straßen- und Luftverkehr nimmt die Überlastung der großen Verkehrsmagistralen ständig zu. Stau- und Stillstandszeiten häufen sich. Ebenso verschärfen sich die verkehrsbedingten Umwelt- und Sicherheitsprobleme. An den neuralgischen Punkten des deutschen Autobahnnetzes werden zur Zeit Verkehrsbelastungen von bis zu 120 000 Fahrzeugen täglich gezählt. Im Luftverkehr hat allein die Lufthansa im ersten Vierteljahr 1989 über deutschen Flughäfen 3 131 Stunden Warteschleifen gezogen. Im alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr und im Verkehr mit Skandinavien erweisen sich verkehrspolitische Interessenskollisionen zwischen EG-Ländern und EFTA-Staaten in zunehmendem Maße als Hindernis für einen freien Warenaustausch.

Die angestrebten Vorteile der Intensivierung und Reorganisation der wirtschaftlichen Arbeitsteilung in Europa werden durch diese Entwicklung ernsthaft in Frage gestellt. Sie dürfen nicht durch Inkaufnahmen erhöhter Gesundheitsgefährdungen und Umweltbelastungen bezahlt werden. Bei anhaltenden verkehrlichen Restriktionen muß vor allem die exportorientierte deutsche Industrie mit erheblichen Wachstums- einbußen rechnen.

Lösungen sind bislang allenfalls im Ansatz in Sicht. Die in der EG verfolgte Liberalisierungs- und Harmonisierungspolitik leistet keinen direkten Beitrag zur Zukunftssicherung der europäischen Verkehrsbeziehungen, sondern erhöht vielmehr noch den bestehenden Problemdruck im Straßen- und Luftverkehr.

...

2. In dieser Situation fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene, in der EG sowie in Verhandlungen mit den Nachbarländern Schweiz und Österreich sowie Skandinavien für die Verwirklichung eines europäischen Verkehrskonzeptes einzusetzen, das

- den Anforderungen der wachsenden Verkehrsnachfrage, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit Rechnung trägt
- und eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern ermöglicht.

Notwendige Bestandteile eines derartigen Konzeptes sind gemeinsame Zielvorstellungen über die zukünftige Gestaltung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs, die bessere Ausnutzung vorhandener Verkehrsnetze, über die Planung und Finanzierung der großräumigen Verkehrsinfrastruktur und die bis zur Einführung des gemeinsamen Marktes am 1. Januar 1993 dringend erforderliche verbindliche Regelung einheitlicher Bedingungen für den Bau und den Betrieb auf den Verkehrsanlagen, vor allem hinsichtlich der fiskalischen Belastungen und der Benutzungsgebühren.

3. Voraussetzung für die Entwicklung einer europäischen Verkehrspolitik ist die Bereitstellung der erforderlichen statistisch-prognostischen Datengrundlagen. Entsprechende Arbeiten müssen baldmöglichst in Auftrag gegeben werden. Mit ihrer Hilfe muß der Versuch unternommen werden, nationale und europaweite Verkehrsbedürfnisse in einem gemeinsamen Verkehrskonzept zu integrieren. Dabei sollte vor allem auch geklärt werden, in welchem Umfang die einzelnen Verkehrsträger unter Beachtung der Erfordernisse des Umweltschutzes zur Bewältigung der Verkehrsaufgaben beitragen sollen.

4. Aus der Sicht der Bundesrepublik Deutschland, als größtem europäischen Transit- und Außenhandelsland, kommt dem Ausbau des Schienenverkehrs bei der Lösung der europäischen Verkehrsprobleme vorrangige Bedeutung zu. Die ständige Reduzierung des Marktanteils der Bahnen in Europa am Verkehrsaufkommen muß gestoppt werden. Darüber hinaus sollte die Schiene in weitaus stärkerem Umfang als bisher zur Entlastung des Straßen- und Luftverkehrs beitragen.

Während der grenzüberschreitende, innereuropäische Luftverkehr zwischen 1975 und 1986 um 56 % zunahm, nahm der Personenschienenverkehr um 5 % ab.

Auch beim Güterverkehr sind die Einbußen der europäischen Eisenbahnunternehmen beträchtlich. In der Bundesrepublik Deutschland ist das Schienenverkehrsaufkommen tendenziell rückläufig. Der Anteil an der Verkehrsleistung, der 1970 noch rund 40 % betrug, sank bis 1987 auf 27 %. Dagegen stieg der Anteil des Straßengüterfernverkehrs im gleichen Zeitraum von rund 23 auf 46 % an. - Im grenzüberschreitenden Güterverkehr hat die Deutsche Bundesbahn seit 1970 fast ein Viertel ihrer Transportmenge eingebüßt.

Wesentliche Voraussetzungen für den Ausbau des Schienenverkehrs sind die Beseitigung der nach wie vor sehr vielfältigen organisatorischen, technischen und administrativen Hemmnisse an den Grenzen und eine Ausrichtung des Schienennetzes auf die Bedürfnisse des zusammenwachsenden europäischen Verkehrsmarktes.

Für den schnellen Personenverkehr ist ein attraktives, europaweites Hochgeschwindigkeitsnetz geplant. Verschiedene nationale Hochgeschwindigkeitsprojekte sind bereits verwirklicht, im Bau oder in der Planung.

Notwendig ist nunmehr die weitere Realisierung eines europäischen Konzepts sowie die Bereitstellung der hierfür notwendigen finanziellen Mittel.

Ähnliche Bemühungen sind zur Förderung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs erforderlich. Der Ausbau des Güterverkehrs in Nord-Süd-Richtung muß durch einen entsprechenden Ausbau der Ost-West-Verbindungen ergänzt werden. Kurz- und mittelfristig müssen die Voraussetzungen für ein europaweites Netz von Frachtzentren geschaffen werden, durch das im kombinierten Verkehr Straße und Schiene miteinander verknüpft werden. Der verladenden Wirtschaft muß in Kooperation mit dem Speditionsgewerbe ein gemeinsames Leistungs- und Tarifangebot präsentiert werden. Ziel dieser Bemühungen muß es sein, für die nationalen Eisenbahngesellschaften einheitliche finanzielle, betriebliche und - soweit möglich - auch technische Bedingungen für ein europaweites Eisenbahnsystem zu schaffen: die Eurobahn.

5. Zur Entlastung der Straße muß auch die Binnenschifffahrt einen wachsenden Beitrag leisten. Das europäische Wasserstraßennetz verfügt noch über beträchtliche Kapazitätsreserven, die - neben dem traditionellen Massengutverkehr - vor allem für den Ausbau des kombinierten Verkehrs Binnenschifffahrt/Straße wie auch für eine stärkere Beteiligung bei den Gefahrguttransporten genutzt werden können. Hierbei kommt den Binnenhäfen zunehmend die Bedeutung als Umschlags-, Lager-, Verteiler- und neuerdings Entsorgungszentren zu.
6. Ebenso kann die Küstenschifffahrt zur Lösung der Kapazitätsprobleme im Straßenverkehr einen wesentlichen Beitrag leisten. Sie hat heute schon mit 35 % den größten Marktanteil aller Verkehrsträger im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten sowie Norwegen, Schweden, Schweiz und Österreich. Dabei erbringt die Küstenschifffahrt ihre Leistungen nicht nur

auf Seewegen, sondern mit "flußgängigen" Seeschiffen auch auf geeigneten Binnenwasserstraßen. Die Entwicklung eines europäischen Verkehrskonzepts muß daher die bedeutende Rolle der Küstenschifffahrt für den innergemeinschaftlichen Verkehr berücksichtigen.

7. Den wachsenden Engpaßproblemen im Straßen- und Luftverkehr muß schließlich - auf der Grundlage eines europäischen Verkehrsleitplanes - durch gezielte Anpassungen, insbesondere durch Schließung der Lücken und durch Ausbaumaßnahmen in den europäischen Achsen, begegnet werden. Daneben ist eine bessere Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und die Verlagerung auf andere Verkehrsträger notwendig. Außerdem müssen auch neue Verkehrsträger, wie z. B. Magnetschwebbahnen, in die Überlegungen mit einbezogen werden. Der Bundesrat hat Verständnis für die Maßnahmen der Alpenländer zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt.

Die Überlastung des Luftraums erfordert eine Reorganisation der nationalen Flugsicherung auf europäischer Ebene. Im Straßenverkehr müssen grenzüberschreitende Leit- und Informationssysteme sowie Fortschritte bei der Anpassung unterschiedlicher nationaler Rahmenbedingungen des Kfz-Verkehrs zur Entzerrung der Verkehrsströme, der Verringerung von Umwegfahrten und einer ausgewogenen Nutzung des europäischen Straßennetzes beitragen. Besondere Dringlichkeit hat dabei eine einvernehmliche Regelung des alpenquerenden Straßengüterverkehrs. Unabhängig vom Ausbau des Schienenverkehrs müssen auch auf der Straße verlässliche und sichere Bedingungen für die Durchführung des Transitverkehrs gewährleistet werden. Hierzu bedarf es gemeinsamer Anstrengungen zur Entwicklung einer europäischen Straßenverkehrspolitik, die Fortschritte bei der Verringerung der Umweltbelastungen des Kfz-Verkehrs mit dem Ziel einheitlicher Zugangsbedingungen zum europäischen Straßennetz verbindet.

8. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß - nachdem die EG bereit ist, das Problem der Pkw-Emissionen entschiedener anzugehen - der Nutzfahrzeugbereich in den Mittelpunkt der Bestrebungen zur Reinhaltung der Luft und der Minderung des Verkehrslärms gerückt werden muß.

In der Bundesrepublik Deutschland trägt der Nutzfahrzeugverkehr bereits jetzt mit 32 % zu den NOx-Emissionen des Straßenverkehrs bei. Als Folge der Liberalisierung des europäischen Güterverkehrsmarktes ist damit zu rechnen, daß der Anteil auf ca. 50 % im Jahre 1995 steigt. Bei den Partikelemissionen hat der Lkw-Verkehr bereits jetzt einen Anteil von 67 %.

Der Bundesrat greift die Vorschläge der Umweltministerkonferenz vom 13./14. April 1989 und der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Juni 1989 auf und bittet die Bundesregierung, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, daß folgende Maßnahmen getroffen werden:

- EG-einheitliche Herabsetzung des Stickstoffoxidgrenzwertes auf mindestens 9g/kWh bei gleichzeitiger Begrenzung der Partikelemissionen entsprechend der Weiterentwicklung der Technik in Richtung auf 0,35g/kWh,
- baldmöglichst eine EG-einheitliche Festlegung weiterer Minderungsstufen mit einem Stickstoffoxidgrenzwert von 7g/kWh und einem Partikelgrenzwert auf der Grundlage der Rußfiltertechnik,
- EG-einheitliche Regelungen zur Verbesserung der Dieselkraftstoffqualität, insbesondere zur Absenkung des Schwefelgehalts im Dieselkraftstoff.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner,

- den Abschluß freiwilliger verbindlicher Vereinbarungen mit den deutschen Nutzfahrzeugherstellern anzustreben mit dem Ziel, verschärfte Anforderungen bereits vor der verbindlichen EG-Einführung einzuhalten;
- zu prüfen, ob unter Wahrung der Aufkommensneutralität und unter Berücksichtigung der Entwicklung in den Europäischen Gemeinschaften eine an Schadstoffen und geräuschemissionen orientierte Besteuerung von Nutzfahrzeugen erfolgen kann.

Der Bundesrat bittet darüber hinaus die Bundesregierung, gleichgerichtete Initiativen auch zur Verminderung der von Fahrzeugen ausgehenden Lärmemissionen zu ergreifen.