

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Knabe, Brauer und der Fraktion DIE GRÜNEN

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/2714 —

Vierter Immissionsschutzbericht der Bundesregierung

Der Bundestag wolle angesichts des unvermindert anhaltenden Waldsterbens beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Das Waldsterben hält unvermindert an. Nach einem sprunghaften Anstieg der Waldschäden zwischen 1982 und 1985 hält sich das Schadniveau – bedingt durch die günstigen Witterungseinflüsse der letzten Jahre – auf dem hohen Level von mehr als fünfzig Prozent. Die 1983 vom Sachverständigenrat für Umweltfragen geäußerte Vermutung, daß sich das Waldsterben auf Nadelbäume beschränken werde, ist auf dramatische Weise widerlegt worden: seit 1984 hat es einen sprunghaften Anstieg bei den Laubbäumen gegeben. Die Schäden liegen mittlerweile bei der Buche mit mehr als 60 Prozent und bei der Eiche mit fast 70 Prozent deutlich über denen von Fichte (ca. 50 Prozent) und Kiefer (über 50 Prozent). In verschiedenen Teilen unserer Mittelgebirge und der Alpen hat ein flächenhaftes Absterben des Waldes begonnen.

Die Hauptursachen des Waldsterbens sind hinlänglich bekannt. Hauptsächlich Verursacher sind das säurebildende Schwefeldioxid und die Doppelwirkung (Säure/Ozon) der Stickoxide, obwohl es sich im einzelnen um sehr komplexe Kombinations- und Wechselwirkungen auch mit klimatischen Streßsituationen wie Frost und Dürre und biotischen Schädlingen handelt, die durch bestimmte Luftschadstoffe gefördert werden.

2. Im Jahr 1983 begann die Bundesregierung unter dem Eindruck alarmierender Ergebnisse der ersten Waldschadenserhebung mit Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Die Luft-

schadstoffe Schwefeldioxid und Stickoxide sollten durch gesetzgeberische Maßnahmen deutlich reduziert werden. Dieses Ziel konnte bis heute nur hinsichtlich des Schwefeldioxids zu einem Teil erreicht werden. Hingegen haben Berechnungen des Umwelt- und Prognose-Instituts Heidelberg ergeben, daß im Jahr 1988 in der Bundesrepublik Deutschland soviel Stickoxid freigesetzt wird wie noch nie zuvor. Mit 3,16 Millionen Tonnen wird die Emission um sieben Prozent höher liegen als im Jahr 1983.

60 Prozent der Stickoxide (NO_x) stammen inzwischen vom Verkehr. Die Emissionen aus dem Verkehrsbereich stiegen seit 1983 um 16 Prozent, allein 1988 um zwei Prozent. Sie liegen damit um 48 Prozent höher als noch im Jahr 1985 von der Bundesregierung für das Jahr 1988 prognostiziert. Ursachen sind zu hohe Abgasgrenzwerte und eine Zunahme der Fahrleistungen und Fahrgeschwindigkeiten in den letzten beiden Jahren.

Der geregelte Dreiwegekatalysator als zur Zeit bestverfügbare Technologie zur Abgasminderung bei PKW hat sich nicht durchgesetzt. Unter allen als schadstoffarm zugelassenen Fahrzeugen hatte er im September 1988 nur einen Anteil von 19,9 Prozent. Bezogen auf den Gesamtbestand der PKW fahren heute auf unseren Straßen gerade 5,9 Prozent Fahrzeuge mit geregelter Katalysator.

Im Oktober 1985 veröffentlichte die Bundesregierung eine beim TÜV Rheinland in Auftrag gegebene Prognose über die Entwicklung der Stickoxidemissionen aus dem PKW-Bereich bis zum Jahr 2000. Aufgrund der getroffenen Maßnahmen wurde ein Rückgang der Emissionen bis 1988 um 25 Prozent und bis 1995 um 57 Prozent prognostiziert. Von der Bundesregierung wurden damit die Forderungen nach weitergehenden Emissionsminderungen im Verkehrsbereich als nicht notwendig zurückgewiesen. – Ein heutiger Vergleich ergibt, daß die tatsächlichen Emissionen schon 1987 um 20 Prozent und 1988 um 48 Prozent höher liegen als vom TÜV Rheinland und der Bundesregierung 1985 vorausberechnet.

Die schon bei ihrer Veröffentlichung als unrealistisch erkennbaren Prognosen der Bundesregierung zur Entwicklung der NO_x -Emissionen wurden im Laufe der Zeit mehrmals nach oben korrigiert. Sie näherten sich dabei immer mehr den Werten, die schon 1985 von unabhängigen Wissenschaftlern prognostiziert worden waren. Deren Vorausberechnungen waren damals vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister des Innern, Spranger, als „politisch gefärbte und offenkundig falsche Ergebnisse unter wissenschaftlichem Deckmantel“ bezeichnet worden.

Wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen bei LKW fehlen, obwohl diese bei hohen Wachstumsraten ca. 30 Prozent der NO_x -Emissionen des Verkehrs verur-

sachen. Die sogenannten freiwilligen Vereinbarungen zwischen Bundesregierung und LKW-Herstellern über ein Unterschreiten der bisherigen Grenzwerte bei Neuwagen um 20 Prozent bewirken nichts: die Grenzwerte des „Nutzfahrzeugkonzepts“ sind so hoch, daß sie schon seit Jahren von normalen LKW unterschritten werden. Auch die Absichtserklärung der Bundesregierung, die Grenzwerte für neue LKW ab Ende 1990 um 50 Prozent zu senken, wird – zudem bei weiter wachsendem LKW-Verkehr – wenig bringen. Pro Jahr wird nur 1/17 der LKW durch Neuwagen ersetzt. Pro Jahr kann dieser Schadstoffausstoß deshalb nur um 1,8 Prozent reduziert werden. Nimmt der LKW-Verkehr aber weiter zu – insbesondere durch den EG-Binnenmarkt ab 1992 –, so wird dies voll ausgeglichen. Die Bundesregierung geht selbst in ihrem 4. Bundesimmissionsschutzbericht (siehe dort Abb. 5) von einer NO_x-Steigerung im Jahr 1995 um 87 000 Tonnen gegenüber 1986 bei schweren Nutzfahrzeugen aus. Sie gibt dort ferner zu, daß die jährlichen NO_x-Emissionen „infolge einer unerwarteten Entwicklung beim Straßenverkehr (Fahrzeugbestand und Gesamtfahrleistung) höher als bisher prognostiziert ausfallen“.

Die Bundesregierung lehnt die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen als Maßnahme zur Emissionsminderung ab. Sie stützt sich dabei auf einen Großversuch des TÜV Rheinland, der im Jahre 1985 im Auftrag der Bundesregierung durchgeführt wurde. Er ergab eine NO_x-Minderung durch Tempo 100 auf Autobahnen von 32 000 Tonnen pro Jahr. Die Durchführung des Großversuchs war jedoch mit schweren Mängeln behaftet, die alle in Richtung einer Unterschätzung der Schadstoffminderung durch ein Tempolimit wirken. Korrigiert man die bisher bekannten Fehler und unrealistischen Annahmen des TÜV, so erhält man eine NO_x-Minderung durch Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen von ca. 150 000 Tonnen pro Jahr. Die Einrichtung flächendeckender verkehrsberuhigter Bereiche in Wohngebieten und Tempo 30 innerorts brächte zusätzlich ca. 50 000 t NO_x-Minderung pro Jahr.

Die Bundesregierung verschließt sich den Argumenten einer Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Umlagerung des Individualverkehrs auf andere Verkehrsmittel. Ein ökologischer Vergleich ergibt aber, daß z. B. der PKW-Verkehr bei gleicher Verkehrsleistung rund sechzehnmal mehr Fläche beansprucht und 22mal mehr Luftverschmutzung verursacht als der schienengebundene öffentliche Verkehr. Selbst ein optimal abgasreduzierter PKW mit geregelter Dreibege-Katalysator verursacht noch fast viermal soviel Luftverschmutzung wie schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung zu ergreifen. Beispielfhaft sei hier der Verkehrsbereich genannt.

1. Lastkraftwagen

- a) Für schwere Nutzfahrzeuge (über 3,5 t zul. Gesamtgewicht) werden folgende Grenzwerte festgelegt:
- ab Modelljahr 1990 (Stichtag 1. 10. 89) für
 - Stickoxide (NO_x) 10,0 g/kWh
 - Kohlenwasserstoffe (CH) 0,7 g/kWh
 - Kohlenmonoxid (CO) 10,0 g/kWh
 - ab Modelljahr 1991 (Stichtag 1. 10. 90) für
 - Stickoxide (NO_x) 8,5 g/kWh
 - Kohlenwasserstoffe (CH) 0,4 g/kWh
 - Kohlenmonoxid (CO) 6,0 g/kWh
 - ab Modelljahr 1992 (Stichtag 1. 10. 91) für
 - Stickoxide (NO_x) 6,0 g/kWh
 - Kohlenwasserstoffe (CH) 0,2 g/kWh
 - Kohlenmonoxid (CO) 6,0 g/kWh
- b) Für schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 t zul. Gesamtgewicht ist das Installieren eines Geschwindigkeitsreglers vorzuschreiben, der eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Autobahnen verhindert.

2. Tempolimit

- a) Die Straßenverkehrs-Ordnung wird wie folgt geändert:
- Außerhalb geschlossener Ortschaften gilt für Personenkraftwagen sowie andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t auch unter günstigen Umständen als zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h.
 - Auf Autobahnen sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, gilt für alle Kraftfahrzeuge als Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Die Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen vom 21. November 1978 ist aufzuheben.
- b) Die Straßenverkehrs-Ordnung wird dahin gehend verändert, daß Tempo 50 km/h durch Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit im Innerortsbereich ersetzt wird.

3. Abgasminderung bei PKW

Durch Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zur verbindlichen Einführung des schadstoffarmen PKW zu treffen, wobei der Schadstoffausstoß ausschließlich auf der Grundlage der strengen US-Vorschriften gemindert wird.

4. Umweltfreundliches Verkehrskonzept

Es sind integrierte Verkehrskonzepte mit einer konsequenten Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Schienenverkehrs und des Fahrrades sowie einer umweltverträglichen Durchmischung der Flächennutzungen und Regionalisierungen von Wirtschaft und Versorgung zu

schaffen, um lange Transportwege – besonders mit Kraftfahrzeugen – zu vermindern. Bis zur erfolgten Durchführung dieses Verkehrskonzeptes können autofreie Sonntage einen Sofortbeitrag zur Minderung der Emissionen leisten.

Bonn, den 26. Oktober 1988

Dr. Knabe

Brauer

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

Begründung

Ende 1985 verabschiedete der EG-Ministerrat die „Einheitliche Europäische Akte“. Diese Akte erweitert den EWG-Vertrag und enthält wichtige Bestimmungen für den Umweltschutz. Danach kann ein Mitgliedstaat eine mit qualifizierter Mehrheit angenommene Richtlinie aus Gründen des Umwelt- bzw. Arbeitsschutzes nicht anwenden und statt dessen verstärkte Schutzmaßnahmen vorschreiben. Deshalb kann die Bundesregierung die beantragten Maßnahmen gegen das Waldsterben auch im nationalen Alleingang beschließen.

