



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-  
und Umweltschutzverbände  
in Baden-Württemberg  
(§ 51 Naturschutzgesetz)

# Pressemitteilung

Stuttgart, den 01.12.2017

***LNV: Verhalten der Automobilindustrie bei den Abgasproblemen des Dieselantriebs ist ein Skandal***

**Straßenverkehr muss Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz leisten**

***Mit höherer Mineralölsteuer den öffentlichen Verkehr fördern***

Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV) nimmt die Luftbelastung durch den Straßenverkehr aus verschiedenen Blickwinkeln unter die Lupe. Zwischenergebnis einer gemeinsamen Veranstaltungsreihe mit der Evangelischen Akademie Bad-Boll ist eine Resolution „Schadstoffeintrag durch PKWs wirksam begrenzen“, die am 28.11.2017 verabschiedet wurde. Darin fordern die Teilnehmer/innen den Beitrag des Straßenverkehrs zur Luftreinhaltung ein.

Der LNV-Vorsitzende Dr. Gerhard Bronner bezeichnet es als Skandal, dass seit über 10 Jahren die Technik für einen sauberen Diesel existiere, aber nicht wirksam eingesetzt werde. Stattdessen würden Legenden verbreitet, so z. B. dass der Diesel einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leiste. „Zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich würde dagegen ein allgemeines Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen und von 80 km/h auf Landstraßen beitragen“, betonte der LNV-Chef. Es würde den Treibstoffverbrauch vermindern und die Fahrzeugentwicklung in eine vernünftige Richtung lenken und nicht zuletzt die Zahl der Verkehrstoten senken.

In der beschlossenen Resolution wird auch gefordert, über eine Erhöhung der Mineralölsteuer oder die Schaffung einer gleichwertigen CO<sub>2</sub>-Steuer den jahrelangen Investitionsrückstand im öffentlichen Verkehr abzubauen und den öffentlichen Verkehr auch preislich attraktiver zu gestalten.

## Resolution

Bei der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen muss endlich auch der Verkehr substantielle Beiträge leisten. Bisher ist es nicht gelungen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs zu senken. Technische Effizienzgewinne wurden durch Zunahme der Verkehrsleistung und immer größere Autos kompensiert. Um hier eine Umkehr zu erreichen, sind wesentlich weitergehende Maßnahmen nötig als bisher. Preissignale beim Autokauf und beim Treibstoffpreis müssen gesetzt werden und kontinuierlich steigen, um die tatsächlichen Kosten und Schäden des Verkehrs abzubilden.

Der öffentliche Verkehr braucht erheblich mehr Investitionen als in der Vergangenheit. Er muss hierfür finanziell deutlich besser ausgestattet werden, entweder aus Steuermitteln oder über Abgaben. Mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer um 10 Ct pro Liter oder einer gleichwertigen CO<sub>2</sub>-Steuer könnten die Tarife im öffentlichen Verkehr flächendeckend halbiert werden. Mit einer weiteren stufenweisen Erhöhung um insgesamt ca. 12 Ct könnten dringend notwendige Investitionen wie z. B. die Elektrifizierung von Bahnstrecken zeitnah finanziert werden. Ziel muss ein Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandard wie in den Nachbarländern Schweiz und Österreich werden.

Diesel-PKW stoßen heute unnötig hohe Schadstoffemissionen aus. Sie tragen dazu bei, dass Menschen in einer Anzahl vorzeitig zu Tode kommen, die sogar beim Mehrfachen der Zahl der Verkehrstoten liegt. Die Technik, um den Diesel sauber zu machen, steht seit über 10 Jahren bereit. Sie ist allerdings nicht ganz billig und wurde wegen des fatalen Lobbyeinflusses der Autoindustrie nicht vorgeschrieben. Zehntausende Todesfälle hätten in Europa vermieden werden können, wenn bei Dieselaautos tatsächlich der Stand der Technik eingefordert worden wäre. Auch die technisch mögliche Umrüstung zur Vermeidung von Schadstoffen muss nun umgehend erfolgen, auf Kosten der Hersteller.

Die Städte stehen derzeit besonders unter Druck wegen der hohen Belastung für Mensch und Umwelt durch den Straßenverkehr. Sie haben aber nicht die nötigen Instrumente in der Hand, um die Probleme an der Wurzel zu bekämpfen. Sie brauchen deshalb mutigeres Handeln der Landes- und vor allem der Bundesregierung.

Es ist beschämend, dass gerade Deutschland auf EU-Ebene Fortschritte bei den Emissions- und Verbrauchsstandards der Fahrzeuge verhindert hat. Sinnvoll ist auch eine Prüfung, inwieweit die Autohersteller für die durch ihre Einflussnahme verursachten Umwelt- und Gesundheitsschäden in Regress genommen werden können.

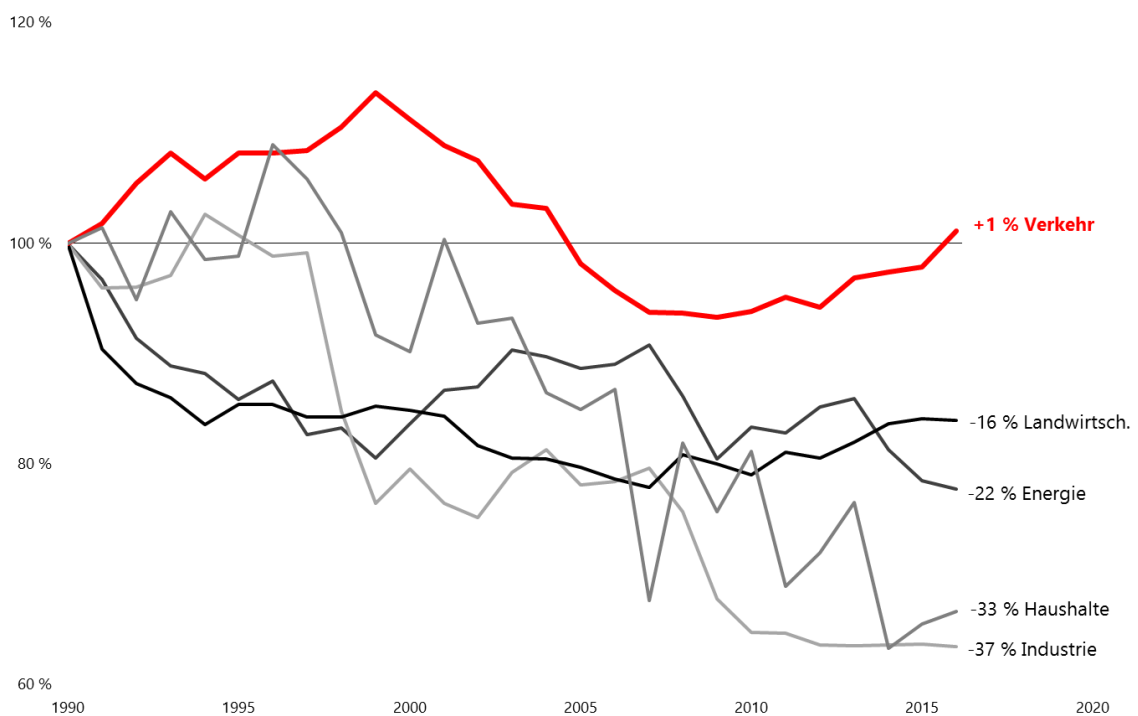
Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik sollte auch die Forderung nach einem allgemeinen Tempolimit auf Autobahnen von 130 Stundenkilometern und 80 auf Landstraßen aufgegriffen werden. Dies würde direkt den Verbrauch vermindern, zum Einbau sparsamerer Motoren führen, die Gefahr von Staus verringern und dem nahezu ungebremsten Verkehrswachstum entgegenwirken – ganz abgesehen von der deutlichen Reduzierung der Verkehrstoten und entspannterem Fahren.

Die Resolution richtet sich

- an die Verhandlungspartner künftiger Sondierungs- und Koalitionsgespräche
- an alle Entscheidungsträger/innen in Politik, Verwaltung und Institutionen
- an alle Bürger/innen

## Hintergrundinformationen

Treibhausgas-Emissionen: Verkehr ohne Minderung



In Deutschland, Entwicklung von 1990 bis 2016 in %, 1990=100 %

Quelle: Allianz pro Schiene, Basis Umweltbundesamt 2017.

Landesnatschutzverband Baden-Württemberg e. V., Olgastraße 19, 70182 Stuttgart,  
Tel. 0711 - 248955-20, [info@lnv-bw.de](mailto:info@lnv-bw.de), [www.lnv-bw.de](http://www.lnv-bw.de)

---

Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV) ist der Dachverband der Natur- und Umweltschutzverbände in Baden-Württemberg mit 33 Mitgliedsverbänden, in denen über 540.000 Einzelmitglieder organisiert sind.